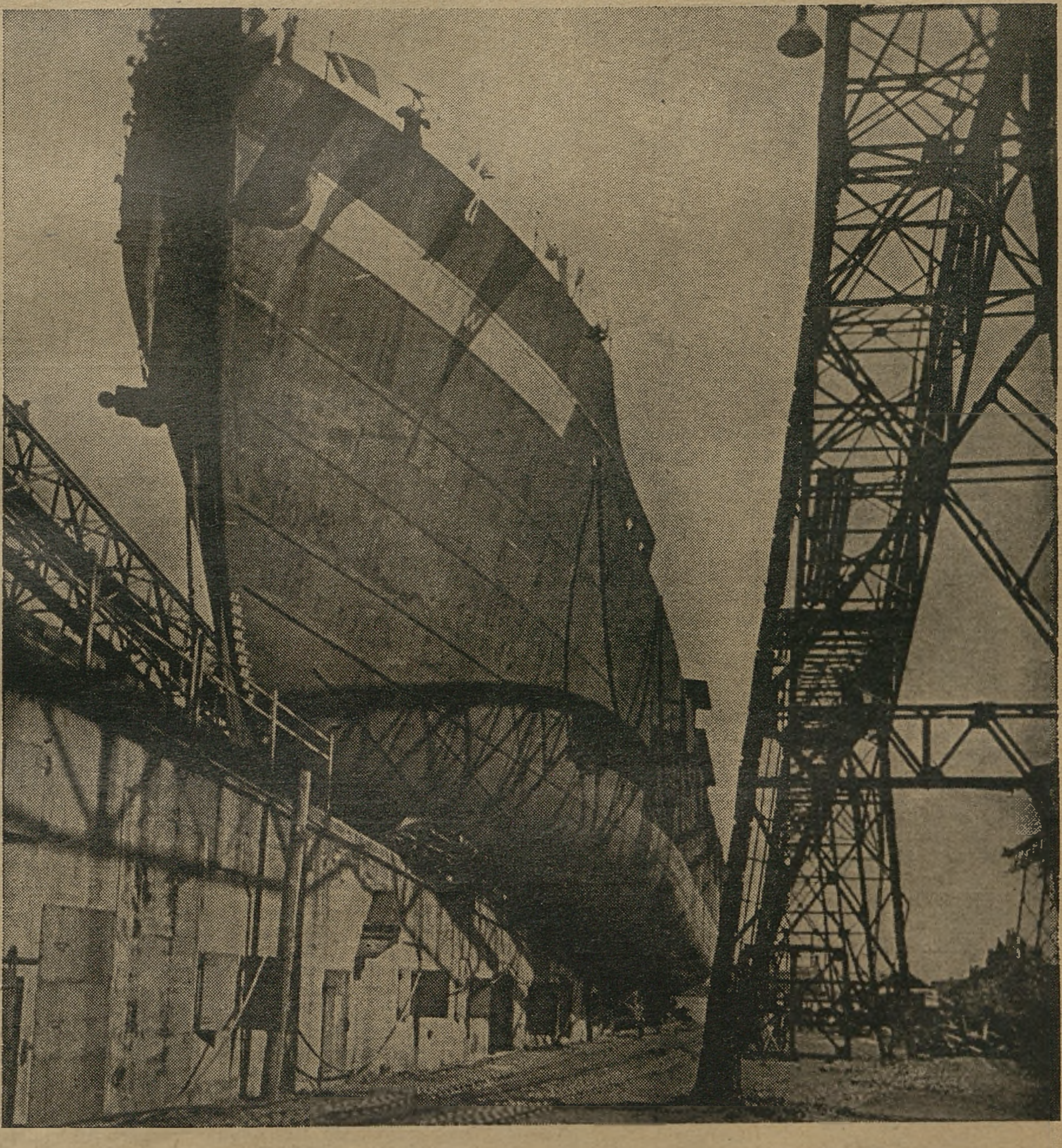
NUMER PODWÓJNY

Cena 40 zł

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU

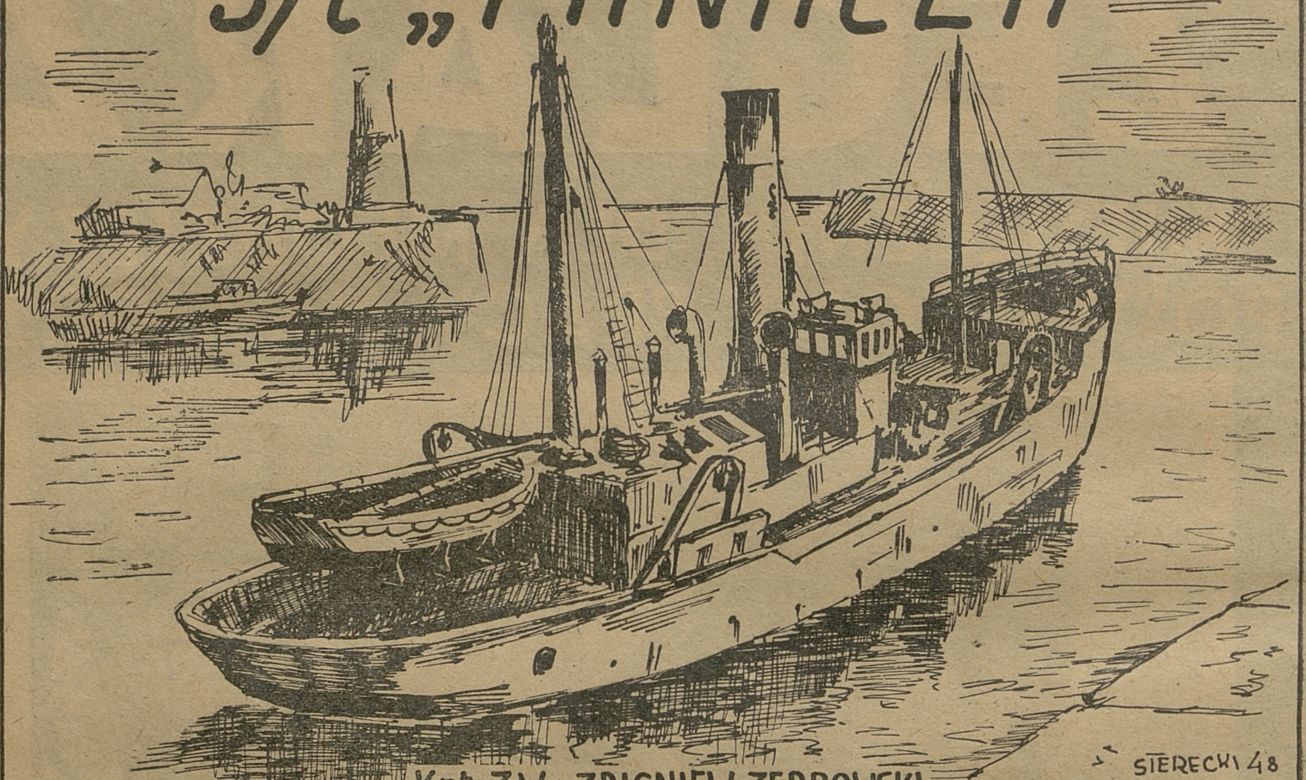


Fot. K. Komorowski

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

MAJ-CZERWIEC 1948
ROK III NR 5-6 (20-21)

s/t „PANACEA"



Kpt. Ż.W. ZBIGNIEW ŻEBROWSKI

Wojna wygasiła światła w dokach, zabrała większe i lepsze statki, a z nimi co młodszych rybaków.

Wojna trwała już trzy lata i wiele niespodziewanych zmian zaszło w tym czasie na szerokim świecie. Jedynie w małym rybackim porcie szkockim życie nadal toczyło się niemal bez zmian. Brakowało oczywiście tego lub owego; ten i ów pokazywał się w marynarskim mundurze, błysnął przed oczami dziewcząt złotym guzikiem, nowym galonem i wkrótce znikał, zostawiając uśmiech szczęścia i łzy matczyne. Poza tym miasteczko żyło własnym życiem takim, jakim ułożyły go długie lata i dłuższe jeszcze godziny wyczekiwania powrotu tych — z morza.

Z wysoką wodą otwierano śluzę: statki wychodziły na połowy i wracały. Z wysoką wodą, jak od lat, zbierały się kobiety na bulwarze pod wieżą latarni, by chusteczkami witać swoich, co oni przyjmowali wesołym porykiem portowych gwizdków. „Pod Truskawką" zbierali się ci sami co dawniej starsi rybacy i narzekając na coraz podlejsze piwo, toczyli dalej rozmowy, rozpoczęte przez ich ojców niegdyś, kiedy to zbudowano pierwsze parowe traulery i kopano te doki.

S. T. „Panacea" był traulerem, na który wysocy lordowie admiralicji machnęli pogardliwie ręką. Brudny, zardzewiały, stary, miał już być sprzedany na złom, gdy pewnego dnia przyszli ludzie, wyciągnęli go spomiędzy rupieci w rogu basenu, postukali, połatali, pomalowali szpetną szarą farbą i kazali mu służyć aprowizowaniu kraju.

W biurze zalogowym sędziwy, zacny Bill mocno kręcił głową i długo mamrotał coś do siebie, gdy znów pisał na tablicy sakramentalne: „Panacea" odpływa dnia... godzina... Islandia. W długiej karierze starego Billa nigdy jeszcze się nie zdarzyło, aby statek mógł wrócić do życia. Po raz ostatni wymazana ręką jego nazwa z tablicy była aktem zgonu traulera na morzu lub w piecu hutniczym. „Panacea" jednak odżyła — nie mógł się nadziwić stary Bill zmianom, spowodowanym przez wojnę.

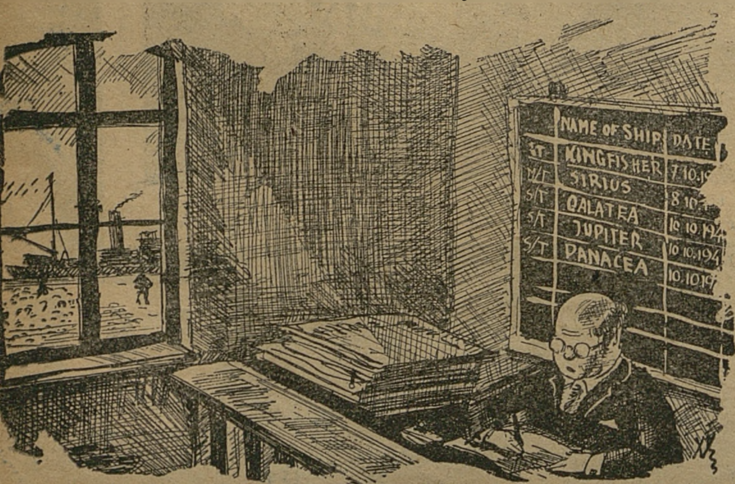
Pod tablicą z nazwami statków leżały dzienniki okrętowe, które podpisywaliśmy przy zaciągu. Tu rozpoczynała się dla nas i kończyła każda wyprawa. Tu w noc odjazdu pożegnałem starego Billa i po omacku znalazłem „Panaceę".

Wyładowana węglem, lodem i nowym sprzętem, nisko leżała przy nabrzeżu, całkowicie ukryta w czerni cienia hali rybnej. Jedynie jej komin, z którego sączył się dym, i maszty sterczały wyraźniej nad dachami. Przez świetliki padało nieco światła na pokład, gdzie po kątach bieliły się resztki lodu, pachniały smołą zwoje sieci, czerniała góra popiołu, którego przecież w porcie za burtę wyrzucać nie wolno. W maszynowni syczała para, ktoś rozmawiał, poszczękiwały drzwiczki palenisk. Za rufą bulgotała woda zruszona próbnymi obrotami. W kambuzie mechanik ugaszczał herbatą starszego montera, który dobrze się napracował, nim doprowadził do porządku nadszarpniętą latami maszynę.

Otworzono właśnie śluzę — wkrótce będzie wysoka woda. Port powoli się ożywiał. W ciemnościach słychać było kroki, przekleństwa potykających się, pokrzykiwania, gdzieś w dali echem toczyła się pijacka piosenka. Nasi też ściągali: do kabiny po stromym trapie staczał się najpierw worek, a za nim na pewnych lub mniej pewnych nogach jego właściciel.

Przyszedł więc bosman z zadumaną twarzą, wdowiec, którego jedyna pociecha, dorodna córka dostała obłędu,

... W biurze załogowym sędziwy, zacny Bill...



NA OKŁADCE: Kadłub s/s „Oliwa" na pochylni szczecińskiej stoczni „Odra" — krótko przed spuszczeniem go na wodę (patrz notatkę na str. 95).

gdy jej Toniego fala zabrała z pokładu. Od tego czasu biedna Mary z każdą wysoką wodą wychodzi na bulwar i z melancholią w oczach patrzy na wracające traulery.

Przyszedł ów rudy O'Kley, Irlandczyk, który jak wszyscy Irlandczycy gotów był zawsze sprzeczać się o cnoty swego kraju, choć mu ich nikt z nas nie zaprzeczał.

Z ciemnego kąta wyłonił się z kolei Stewson, pochodzący z Wysp Owczych. Stewson był posiadaczem okropnie dziobatej twarzy i bielma na jednym oku. Nagłe pojawienie się jego w kręgu światła naftowej lampki zawsze na parę sekund uciszało rozmowę, aż ponownie przyzwyczajano się do jego potwornej brzydoty. Może właśnie dlatego, a może z racji swego północnego pochodzenia, zdrowe oko Stewsona patrzyło na nas pogardliwie i wyniośle.

Wtoczył się na pokład gruby kucharz, brudas obrzydliwy, tolerowany przez nas dzięki doskonałym budyniom, których sekretu strzegł nawet po pijanemu.

Wpadł mój przyjaciel Jack — sternik, z gębą pełną plugawych bezeceństw, rozdzielając kułaki na powitanie.

Wreszcie reszta załogi, wyciągnięta przez biuro załogowe wprost z „Pod Truskawki" i — szyper. Ten się z nami nie zadawał. Miał za sobą trzydzieści pięć lat połowów arktycznych, pochodził z Hullu i nas Rybaków Zachodniego Wybrzeża uważał za sportowców i amatorów, a cenił się tak wysoko, że do biura przedsiębiorstwa zajeżdżał zawsze najlepszą w mieście taksówką, choć dom jego był tylko kilka numerów dalej.



Stewson.

— Wszyscy na burcie? — padło z brzegu.

— Wszyscy, wszyscy!

— Odbijać!

„Panacea" wysunęła się na środek basenu i otarłszy się o śluzę wyszła na morze.

W tej podróży wypadło mi trymowanie węgla z ładowni do kotłowni. Do ładowni zabiera się dodatkowo bunkier, który spala się w drodze do terenów połowu. Przerzucanie tego węgla jest z reguły udziałem młodszych rybaków. Kiedy następnego dnia wyszedłem na pokład, aby wypluć pyl i zaczerpnąć w zmęczone płuca nieco świeżego powietrza, wychodziliśmy już z cieśnin na ocean.

Był świt. Ukryte jeszcze słońce różowiło za nami góry Szkocji. Mijaliśmy właśnie przylądek Butt of Lewis. Latarnia przesłała nam swe ostatnie pozdrowienie i zniknęła w szkwale. Za jej skałami burzył się Atlantyk. Było dość ciepło i wiał porywisty wiatr południowo-zachodni. Będzie sztorm — pomyślałem. I był.

Jack i inni krzątali się po pokładzie, mocując beczki i uprzątając wszystko, co woda mogłaby spłukać za burtę. „Panacea" ryła dziobem, przebijając się przez wały wody. Bryzgi biły w szyby mostku, a kaskady wody przelewały się z szumem przez pokład rozbijając się na windach i nadbudówkach. Pięć dni męczyliśmy się bez gorącej strawy. Pokład złośliwie przeciekał właśnie nad naszymi łóżkami. Przez popękane świetliki woda ciekła na chleb, na konserwy i za kołnierze siedzących przy stole.

Po pięciu dniach przy brzegach Islandii, jak to często bywa, wiatr ścichł i widzialność się poprawiła. Na czarnej skale latarnia Ingolshofdi, a za nią biała góra z lodowcem, językami swymi sięgającym morza. Od lądu szedł zapach śniegu. Na mostek wyszedł szyper. Zastukała sonda akustyczna. Sternik podgrzewa windę, przeciągamy hole do kozłów, szaklujemy je do desek, „stroimy sieć". Dzwonek do maszyny — statek robi koło. Sieć rozwija się półksiężycem, znaczonym pływakami na wodzie. Deski są jeszcze na kozłach.

Od dyrektora P. C. W. M.

Po raz trzeci ośrodki PCWM — od Gdyni po Szczecin — przyjmą na przeszkolenie w ramach letnich kursów pracy morskiej tysiące młodych entuzjastów morza. Powiększą oni bardzo liczną już rodzinę „chłopców z PCWM", którzy, rozsiani po całym kraju, a nawet po całym świecie, wedle swoich sił i możliwości pracują dla morza.

Żyjemy w Państwie, w którym nareszcie praca i człowiek pracy zajęli należne im stanowisko. Praca dla nas — to odbudowa kraju, to wzrost dobrobytu, to broń przeciwko tym, którym nie podoba się nasz ustrój lub nasze granice.

Kiedy trzy lata temu młodzi „chłopcy z PCWM" ubrani w robocze drelichy pojawili się w portach i stanęli do pracy obok pracowników morza, aby poznawszy trud tej pracy zrozumieć też jej znaczenie, — zespół instruktorski PCWM był pełen obaw, jak młodzież zda ten egzamin. Czy nie będzie zazdrościła tym wszystkim swoim rówieśnikom, którzy — miast ładować rudę — na plaży spędzali czas letni?

Akcja kursów pracy morskiej „chwyciła"; młodzież zrozumiała doskonale jej sens, jej olbrzymie znaczenie i pokazała, że potrafi pracować.

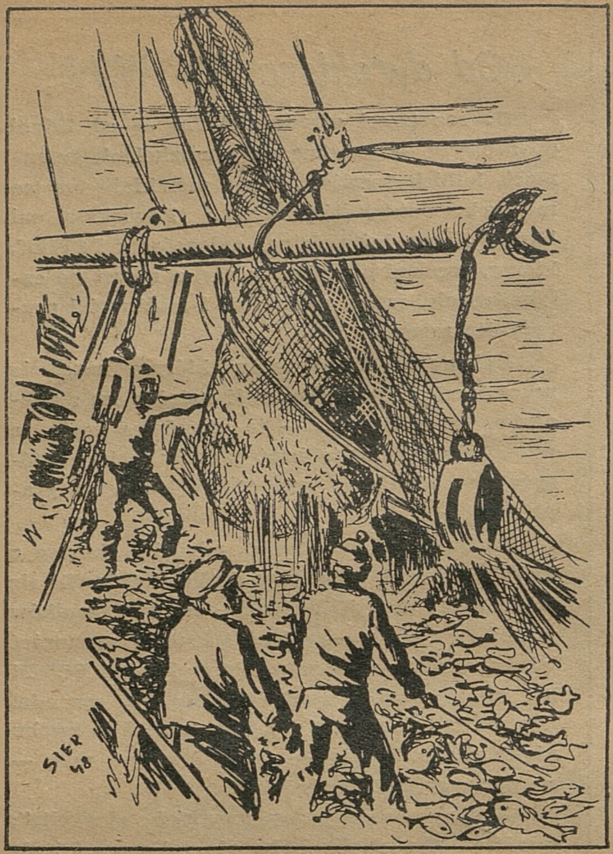
Kraj nasz, zniszczony i ograbiony, w pracy widzi oręż, którym usunie ślady wojny. Pracy jest dużo i wszyscy muszą do niej stanąć!

Młodzież, tak zawsze ofiarna, gdy chodzi o dobro kraju, nie mogła pozostać na uboczu. W zgodnym wyścigu pracy nie mogło zabraknąć jej potężnych ramion. Powstała Powszechna Organizacja „Służba Polsce", która wyzwoli do odbudowy kraju te wielkie siły, które bezproduktywnie drzemały w młodzieży. Junacy P. O. „Służba Polsce" stanęli do pracy w całym kraju. W roku bieżącym oprócz „chłopców z PCWM" staną oni też do pracy w portach. Część z nich znajdzie się w ośrodkach PCWM. Młode rezerwy armii pracy ruszają do boju o lepsze jutro Polski ludzi pracy, Polski Ludowej.

Pecewuemiacy! Spełniając swoje obowiązki na kursach pracy morskiej pamiętajcie, że oczy całego społeczeństwa zwrócone są na młodzież — a więc i na Was. Pamiętajcie, że praca Wasza przyczynia się do uczynienia z nas narodu morskiego. Na Wasze młode barki musicie wziąć trud należytego wypełnienia postawionych Wam zadań. Powinniście ochotnie, radośnie spełniać Wasz obowiązek.

Obowiązek ten — to rzetelna, twórcza, ofiarna służba Polsce.

Dyrektor P. C. W. M.



... — jest ryba! ...

— Jack, gotów?

— Rzucaj w imię Boga!

Deski plusnęły i znikły, znikła i sieć. Hole rozwijają się z bębnów, biegną marki. 80 sążni do dna — 240 sążni lin będzie wypuszczone za burtę. Sternik wykrzykuje kolejno marki, znaczące długość liny. Ostatnia.

— Trzymaj North by East.

Ściągnięto hole razem i rozpoczęło się trałowanie. Jeszcze trzeba zruszyć lód, ustawić przegrody na pokładzie, wygotować warnik do tranu, wydostać kosze, naostrzyć noże.

Wszyscy ruszają się żywo, wszyscy są podnieceni. Połów to wielka gra. Co przyniesie pierwszy wyciąg? Dorsz, łupacz? ile płastug? Czy obejdzie się bez zaczepień i rozdarć? Czy ryba będzie się trzymała, czy trzeba będzie ją gonić? Czy pogoda się utrzyma? Oto pytania, które podniecają, oto myśli, które dodają sił.

Pierwszy wyciąg. Oczy wszystkich patrzą na wodę. Jest ryba! Sieciowy wór wzdęty jak balon wyskakuje nagle pod burtę. Bielą się z niego ogromne dorsze i molwy. Jednym razem nie wyciągniemy — trzeba dzielić i częściami dostawać na pokład. Ręce wpijają się w sieć, trzeszczą stawy, gną się kręgosłupy. Przegrody na pokładzie napełnia drgająca masa ryb. Pachnie od nich jodem i morszczyzną. Nic to, że palce krwawią, że potem nasiąkają ubrania, że zimna jak lód woda siecze w twarz; oczy świecą radością — jest ryba!

W czterdziestu minutach znowu rzucono sieć, sprawdzoną i zreperowaną. Szybko trzeba nawijać igły i podawać rybakom i nie mylić się czy pojedyńczą czy podwójną, bo można oberwać po uchu.

Oporządzamy ryby. Rozpruwa się brzuchy, usuwa jelita. Piękne, duże wątroby. Te zbiera się do koszy, dla wygotowania tranu. Zarabia się na tym bardzo dobrze no i spełnia się obywatelski obowiązek — „Zachowując wątrobę, ratujesz życie dziecku" — głoszą plakaty w biurze załogowym i na mieście.

Na prawej burcie większość załogi czyści ryby. Zgięci, milczący pracują zręcznie jak automaty. Na lewej burcie dwóch „młodszych" tasakami odrębuje łby. Ci z prawej, nie patrząc, rzucają spreparowaną rybę pod ich nogi lub wprost w nich. Olejarze), twarz, ręce, wkrótce pokrywają się krwią, łuską, potem.*

Spłukane ryby koszami podajemy do ładowni. Tam pracuje Jack-sternik. Pracuje? — on szaleje. Od pracy i wiedzy sternika zależy stan świeżości, w jakim ryby przybędą do portu. To też Jack dwoi się w pracy, sortuje, układa, przesypuje lodem i beszta bosmana za niedokładne mycie.

Gdy my tak pracujemy, kucharz co chwila wyskakuje z kambuza z garnuszkami herbaty dla nas, a ucieszywszy oczy obfitością ryby, pędzi z pokrzepiającymi wieściami do maszyny, do kotłowni.

Patrzy na nas z mostku szyper i choć na starej jego twarzy nie malują się żadne wzruszenia wiem, że przeżywa te same uczucia hazardu.

Następny wyciąg i następny. Przechodzi dzień, noc, następny dzień i znów noc. Palą zmęczone i niewyspane oczy, bolą stawy. Osłabłe nogi rozjeżdżają się na oślizgłym pokładzie. Puchną i ropieją pokaleczone palce. Niemyte ciało drażnione mokrą wełną pod olejarzami swędzi dokuczliwie. Zimny bryzg zza burty i śnieg chłodzą rozpalone twarze i spieczone usta, stając się błogosławieństwem. Myśl nie pracuje, głowa, powieki ciążą. Chodzimy spać na zmianę — tylko na dwie godziny. Nikt nie ma sił, aby się rozebrać. Zasypiamy z łyżką przy ustach.

Jack budzi nas brutalnie i siłą wygania na pokład. Przytomniejemy sieczeni wiatrem i wyzwiskami szypra. On dobywa resztek sił z załogi, bo on tylko zauważa zmianę wiatru i pełznące od lodowca tumany. Wstaje fala i trzeba przerwać trałowanie. Nie wielka szkoda, bo statek jest niemal pełny, a ryba wkrótce też odejdzie, bo pokazały się przecież w sieci rekinki, co jest nieomylnym tego dowodem. Gonić za nią nie będziemy i nie możemy, bo starszy mechanik alarmuje, że mu węgla ledwie, ledwie wystarczy na powrót.

Nareszcie możemy się rozebrać, umyć, wyciągnąć w koi i spać. Jemy i śpimy. Na świecie jest wojna, pływają łodzie podwodne i miny, ale my myślimy tylko o śnie i odpoczynku.

Podchodzimy na redę naszego portu. I tu nadal sprzyja nam szczęście — jesteśmy pierwsi i mamy prawo podnieść sygnał A. l., co znaczy, że pierwsi wejdziemy do portu, zajmiemy najlepsze miejsce przy hali i będziemy pierwsi wyładowani. Ryby przez nas złowione będą sprzedane po najlepszej cenie.

Witają nas z brzegu kobiety. Cieszą się z naszego powrotu i z powodzenia wyprawy. Kierownik doków przez tubę gratuluje nam wyników — mamy około 80 ton ryb pierwszorzędnej jakości.

Idziemy w miasto otulone mgłą i dymem wędzarń, idziemy w gościnne progi „Pod Truskawkę". Za trzy dni znów wrócimy na „Panaceę".

Z. Żebrowski

*) Popularna nazwa ubrań nieprzemakalnych używanych przez rybaków.

Do Czytelników

Tak jak już zapowiadaliśmy — zawieszamy na okres wakacji naszą działalność wydawniczą. Następny „Żeglarz" ukaże się dopiero we wrześniu. Sądzimy, że wszyscy Czytelnicy pozostaną mu wierni — i jesienią znowu nawiążemy z Nimi sympatyczną nić współpracy. Ponieważ wzorem ubiegłego roku zespół redakcyjny zostanie na przeciąg miesięcy wakacyjnych zmobilizowany do akcji letniej PCWM — przeto będziemy mogli z wieloma Czytelnikami spotkać się osobiście — na kursach pracy morskiej i kursie przodowników.

Życzymy wszystkim Przyjaciołom „Żeglarza" przyjemnego spędzenia wakacji.

REDAKCJA.



FLOTY HANDLOWE państw słowiańskich

Słowianie, wbrew tendencyjnym twierdzeniom niektórych germańskich historyków, już od wczesnych wieków wykazywali żywe zainteresowanie morzem i praca na morzu nie była im obca. Świadczą o tym najwymowniej zarówno bogate nadmorskie wykopaliska, jak i liczne źródła historyczne. W ciągu wielu wieków, zarówno Słowianie północni jak i południowi, budowali swe porty i floty, staczali bitwy morskie, wyprawiali się w dalekie podróże oceaniczne, odkrywali nowe lądy i wyspy, zajmując poczesne miejsce w rozwoju światowego żeglarstwa. Zwłaszcza Rosjanie i Jugosłowianie mogą poszczycić się wieloma sukcesami morskimi, odkryciami geograficznymi i wynalazkami. Polacy również wykazywali od zarania swych dziejów „ciąg do morza" począwszy od IX i X w. Stosunkowo mniejsze zainteresowanie żeglugą wykazywali z racji swego położenia geograficznego Bułgarzy i Czesi.

W wyniku drugiej wojny światowej sytuacja państw słowiańskich na odcinku morskim uległa w stosunku do stanu przedwojennego znacznej poprawie. Odnosi się to zwłaszcza do Polski, która uzyskała 500 kilometrowe wybrzeże; do ZSRR, który otrzymał szereg nowych portów oraz Jugosławii, która odzyskała Rijekę (Fiume) i kilka dalmatyńskich wysp.

Najpotężniejszym wśród słowiańskich państw morskich jest Związek Radziecki, posiadający największą flotę handlową i najwięcej portów.*) Jakkolwiek ZSRR jest w zasadzie mocarstwem lądowym, to jednak jego pozycja na morzach świata wzrasta szybko i coraz wyraźniej. Już dziś flota radziecka, dysponująca blisko dwumilionowym tonażem, zalicza się do przodujących flot świata, a porty radzieckie mimo zniszczeń wojennych dźwignęły się znów do życia i w szybkim tempie zwiększają swe obroty. Zwłaszcza Odessa może poszczycić się poważnymi osiągnięciami i jest uważana za jeden z czołowych zbożowych portów świata. Drugi wielki port radziecki Leningrad, ogniskuje europejski handel drzewem i szeregiem płodów rolniczych. Na Dalekim Wschodzie poważną rolę w żegludze i handlu morskim odgrywają Władywostok i odzyskany Port Artur. Na Morzu Czarnym obok Odessy pracują coraz wydajniej — jeden z największych naftowych portów świata Batum oraz port w Noworossyjsku.

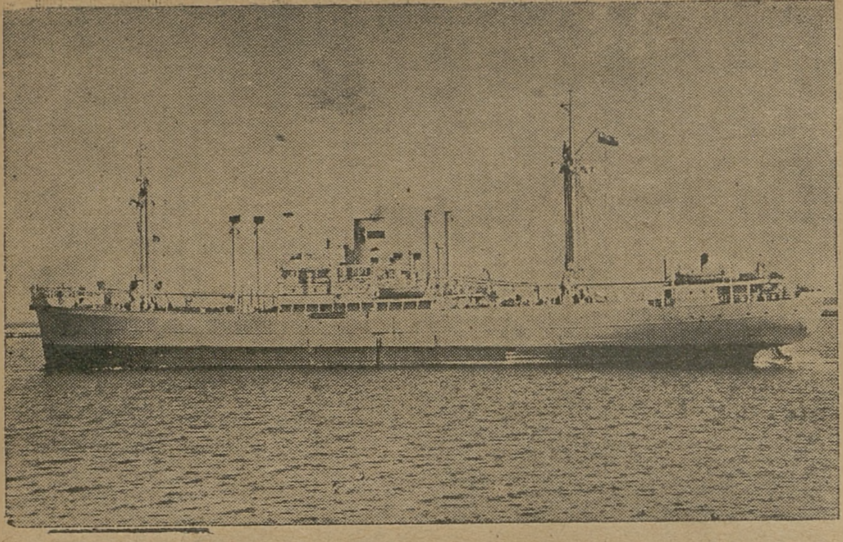
Dalszy rozwój radzieckiej żeglugi morskiej gwarantowany jest przede wszystkim coraz lepszymi wynikami w pracy stoczni. Odbudowane i rozbudowane stocznie leningradzkie, mikołajewskie, sewastopolskie oraz inne — są w stanie wykonać wszystkie zamówienia własnej floty. W ciągu obecnej pięciolatki flota radziecka osiągnie tonaż blisko trzech milionów ton.

Polska, dzięki odzyskaniu szerokiego wybrzeża, wybija się na drugi plan wśród państw słowiańskich. Trzy wielkie porty: Szczecin, Gdynia i Gdańsk, oraz sięgająca 200 tys. ton flota handlowa czynią powojenną wyjściową pozycję Polski nad Bałtykiem znacznie silniejszą i rokującą o wiele szersze perspektywy rozwojowe, niż to miało miejsce w okresie przedwojennym. Podczas, gdy porty centralne Gdynia i Gdańsk coraz wyraźniej wysuwają się na czoło portów bałtyckich, Szczecin zwiększając z miesiąca na miesiąc swe obroty, nabiera coraz bardziej charakteru portu tranzytowego o znaczeniu ogólnoeuropejskim. Obok tych dużych portów sta-

Statek radziecki „Aleksander Parchomienko" przy jednym z nabrzeży portu w Odessie.



*) patrz artykuł „Radziecka Marynarka Handlowa" nr. 8—9/47 „Żeglarza".



Jedna z najładniejszych jednostek Polskiej Floty Handlowej — m/s „Waryński"

nęły do pracy na morzu także mniejsze porty jak Darłowo, Kołobrzeg i Ustka, odciążając z jednej strony porty centralne, a z drugiej zwiększając sumę przeładunków morskich. Trzyletni plan gospodarczy i rozrost własnego budownictwa okrętowego zapewnia dalszy rozwój polskiej flocie handlowej, która osiągnie w ciągu najbliższych lat tonaż półmilionowy.**)

Obok Polski poważnymi rezultatami w pracy na morzu legitymuje się leżąca na przeciwległym krańcu Europy — Jugosławia. Na długim wybrzeżu Morza Adriatyckiego Jugosławia posiada kilka dużych portów handlowych z odzyskaną Rijeką na czele. Port w Rijece ogniskując gros obrotów morskich łączy się obecnie w jedną całość z portem Szuszak, podobnie jak to ma miejsce w wypadku Gdyni i Gdańska. Obok tego wielkiego portu zostały odbudowane i pracują porty Zadar, Szybenik, Split, Bakar, Dubrownik i szereg mniejszych. Przed wojną Jugosławia przewyższała Polskę nie tylko pod względem długości wybrzeża morskiego, ale również w globalnej sumie przeładunków i tonażu floty handlowej. Jugosłowiańska flota liczyła przed wojną blisko 100 statków o łącznym tonażu około 500 tys. BRT. Straty, jakie poniosła w trakcie działań wojennych były jednakże bardzo bolesne. W chwili obecnej flota Jugosławii liczy zaledwie 40 statków o łącznym tonażu ponad 100 tys. BRT. Obsługuje ona kilkanaście zagranicznych i lokalnych linii okrętowych i zorganizowana jest w czterech towarzystwach armatorskich — „Jugoslavenska Svobodna Plovidba", „Jadranska Plovidba", „Oceania" i „Dubrovacka Plovidba". Po wojnie statki jugosłowiańskie już kilkakrotnie zawijały do naszych portów, przywożąc i zabierając towary w ramach polsko-jugosłowiańskiej umowy handlowej. Były to „Kozara" i „Gorica".

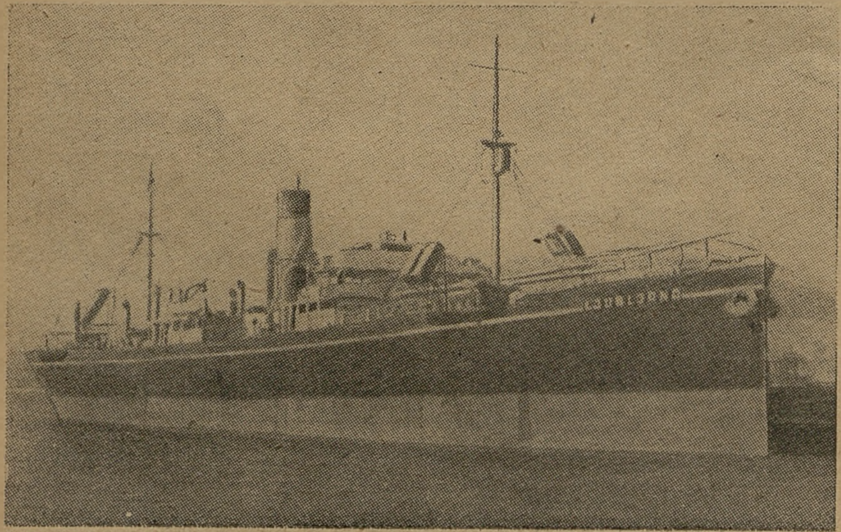
Największy statek jugosłowiański — parowiec pasażerski „Partizanka" obsługiwał dotychczas linię Rijeka — Sydney, a obecnie przeszedł na linię południowo - amerykańską do Buenos Aires. „Partizankę" zakupił w zeszłym roku rząd jugosłowiański od jednego z panamskich towarzystw żeglugowych. Tonaż statku wynosi 6209 BRT, może on zabrać ok. 700 pasażerów, a 4 turbiny parowe pozwalają rozwijać szybkość do 20 węzłów. Zbudowany został w 1927 roku. Prócz powyższego transatlantyku zakupiono kilka jednostek do przewozu drobnicy i towarów masowych, w tym piękny motorowiec „Drvar" (ok. 9000 DWT, 6250 BRT., rok budowy 1943).

Rozwój floty jugosłowiańskiej opiera się również na własnym budownictwie okrętowym, któryześrodkowuje się w Splicie i Rijece, a które, podobnie jak nasze, przezwyciężywszy rozliczne trudności spowodowane zniszczeniami wojennymi, rozpoczęło już produkcję statków pełnomorskich. Według pięcioletniego planu narodowego, flota jugosłowiańska osiągnie już w roku 1951 tonaż 600 tys. BRT.

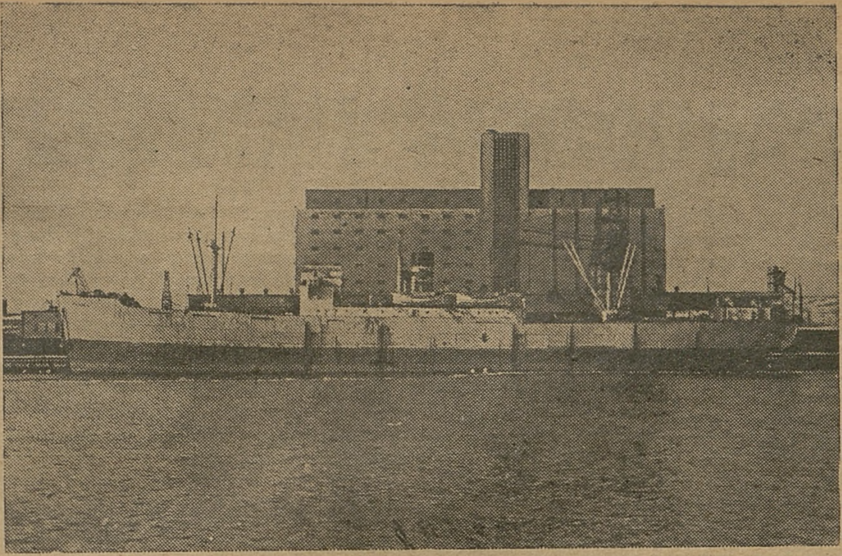
Bułgaria pozostaje nieco w tyle za wymienionymi państwami słowiańskimi. Złożyło się na to wiele przyczyn, a w pierwszym rzędzie ogromne straty wojenne zwłaszcza we flocie handlowej. O ile przed wojną Bułgaria odgrywała na Morzu Czarnym rolę średniego państwa morskiego, to obecnie nie może dotrzymać kroku osiągnięciom morskim innych słowiańskich pobratymców. Flota bułgarska liczy w tej chwili zaledwie cztery pełnowartościowe morskie jednostki, w tym dwa statki towarowe o pojemności większej niż 3 tys. BRT. Są to znane w polskich portach statki „Bulgaria" i „Rodina", pozostałe, mniejsze jednostki obsługują linię na Morzu Czarnym i Śródziemnym. Państwowe Towarzystwo Okrętowe „Bołgarski Morski Fłot" utrzymuje towarową linię okrętową do portów północnej Europy i Morza Śródziemnego. Największym i jedynym nowoczesnym portem jest Warna. Drugi port bułgarski Burgas odgrywa mniejszą rolę. Duże znaczenie natomiast posiada flota rzeczna i porty Dunaju, które obsługują ożywiony handel państw naddunajskich i utrzymują regularne połączenie z portami Węgier i Austrii. Rozbudowa szczupłej floty jest głównym celem bułgarskiej gospodarki morskiej. Jedyna stocznia w Warnie przystąpi już wkrótce do budowy nowych jednostek. Trudna sytuacja gospodarcza nie pozwala na opracowanie dokładnych planów rozwoju floty ,jednak wysuwa się cyfrę pół miliona BRT jako najbliższy cel, realizacja którego winna nastąpić w ciągu około 10 lat. Przewiduje się założenie nowych linii okrętowych do portów północnej Europy i Bliskiego Wschodu.

W ogólnym zestawieniu morskich państw słowiańskich nie można pominąć milczeniem Czechosłowacji mimo, iż nie leży ona nad morzem. Współczesny nam rozwój gospodarki i komunikacji zbliża nawet lądowe państwa ku morzu, zwłaszcza, gdy posiadają one dogodne drogi

Jugosłowiański parowiec „Ljubljana", oczekujący na załadunek.



**) patrz artykuł „Polska Flota Handlowa u progu Nowego Roku" — „Żeglarz" nr. 1/48.



Bułgarski statek „Bulgaria" wyładowuje kukurydzę przywiezioną do Gdyni.

wodne prowadzące do morza i powiązane są sojuszem gospodarczym z państwem morskim, jak to ma miejsce w wypadku Czechosłowacji. Dzięki umowom gospodarczym z Polską i wykorzystaniu Odry, Czechosłowacja może z powodzeniem odegrać dość znaczną rolę w europejskim handlu morskim. Polski tranzytowy port Szczecin, leżący nad Odrą i oddalony zaledwie o kilkaset kilometrów od przemysłowych centrów Czechosłowacji może być w pewnym sensie uważany za naturalny port Czechosłowacji na Bałtyku, zwłaszcza, że zostały tam już wydzielone całe nabrzeża do dyspozycji władz czechosłowackich. Czeskie flotylle rzeczne płyną już dziś Odrą ku Szczecinowi, przerzucając coraz więcej swych jednostek z Łaby, która była dotychczas główną drogą wodną wiodącą. z Czechosłowacji przez Hamburg na morze Północne a stąd dopiero na Bałtyk.

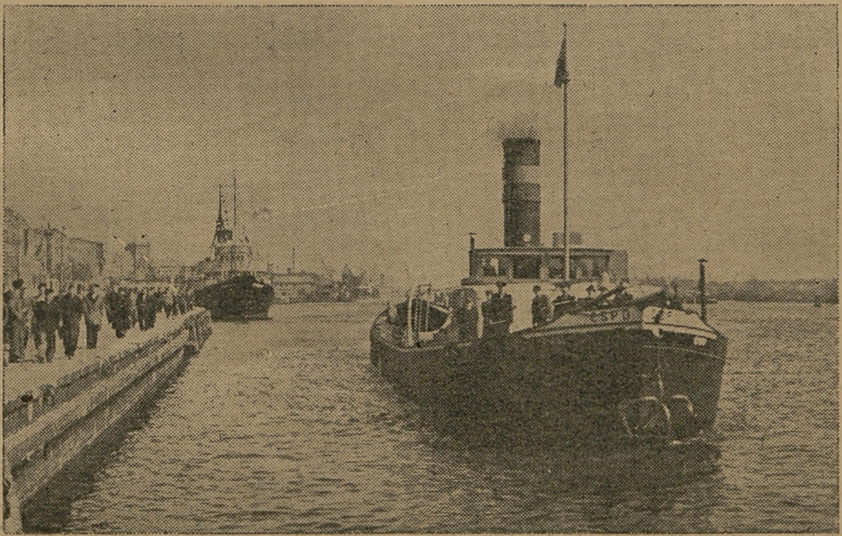
Również utworzenie własnej floty morskiej, bazującej np. w portach polskich nie jest rzeczą niemożliwą. Przykładem może być choćby Szwajcaria, która posiada kilkanaście statków handlowych i eksploatuje je z powodzeniem w oparciu o porty belgijskie i holenderskie, gdzie następuje przeładunek towarów na jednostki własnej floty rzecznej (lub też vice-versa). Rolę Renu łączącego Szwajcarię z morzem spełni w wypadku czechosłowackim — Odra.

Jedyna, chwilowa zresztą, trudność to brak bezpośredniego połączenia pomiędzy Odrą a systemem wodnym Czechosłowacji. Budowa kanału Odra—Dunaj, planowana od wielu lat, weszła jednakże już w stadium realizacji.

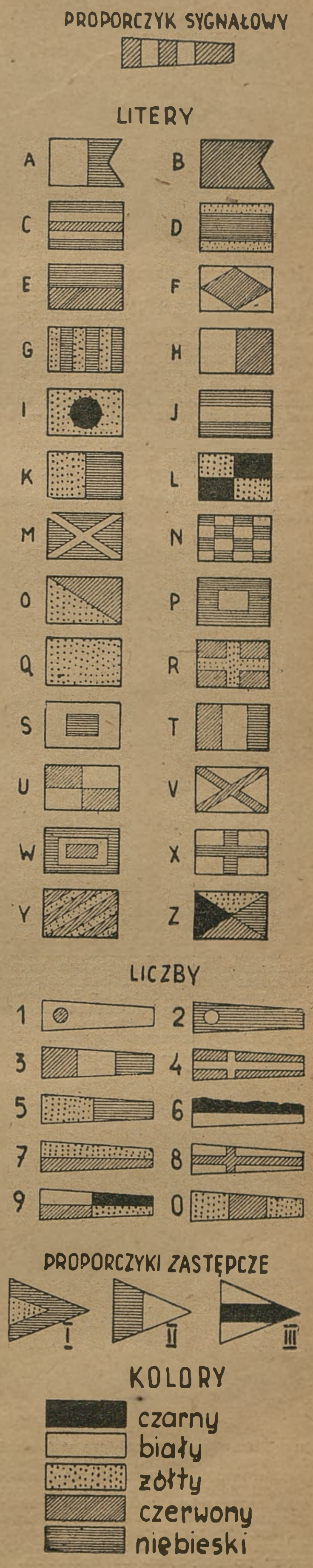
Przed narodami słowiańskimi znów pojawiły się perspektywy odegrania znacznej roli w historii morskiej świata. Posiadając wrodzone, choć nie zupełnie jeszcze ujawnione zdolności żeglarskie — Słowianie powinni wykorzystać niepowtarzalną okazję dziejową — stwarzając własną, silną i niezależną gospodarkę morską.

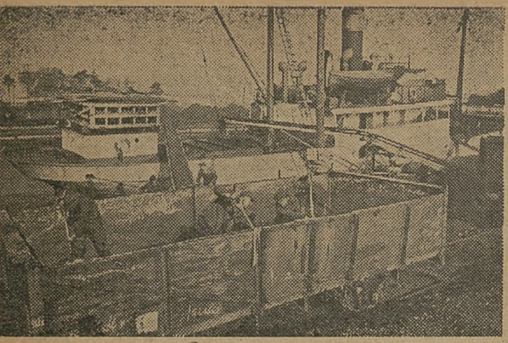
Józef Wójcicki.

Nowoczesny czeski holownik rzeczny „Prezydent Benesz" w porcie szczecińskim.



KOD MIĘDZYNARODOWY





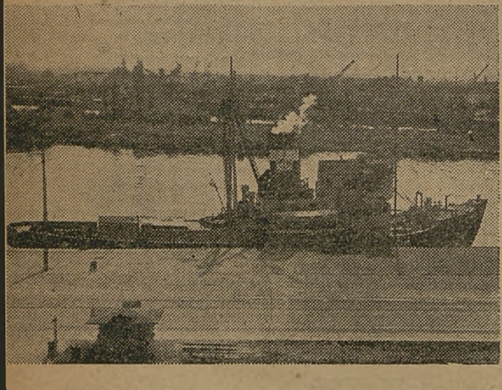
fot. K. Komorowski

Polskie porty morskie osiągnęły w kwietniu br.
wy rekord w obrotach. Łączny przeładunek wszyst-
ch portów wyniósł 1.421.000 ton (w marcu — 1.184.000
n), z czego zespół portowy Gdynia—Gdańsk przeła-
wał 1.132.000 ton, Szczecin 225.000 ton oraz małe porty
stka, Darłowo i Kołobrzeg) — 64.000 ton. Jak zwykle,
jwiększy udział w obrotach portowych mają prze-
dunki węgla, które stanowiły w kwietniu 82 proc.
ólnej masy towarowej, jaka przeszła przez nasze
rty. Przeładunek drobnicy stanowił 9 proc. obrotów,
zeładunek rud, pirytów, fosfatów i złomu — 6 proc.
rotów, innych towarów masowych — 3 proc. obrotów.
Na szczególną uwagę zasługuje wzrost obrotów
rtu szczecińskiego o 56 proc. w porównaniu do mar-
br. Również małe porty powiększyły swoje obroty
około 7 proc.
Na zdjęciu przeładunek węgla w Ustce przy po-
ocy transporterów.



fot. J. Uklejewski

W ramach coraz bardziej zacieśniającej się współ-
acy gospodarczej polsko-czechosłowackiej — mamy
zanotowania nowy sukces. W ostatnich dniach
vietnia przybyło do Szczecina kilka czeskich holo-
ników i kilkanaście barek, będących zaczątkiem
eskiej flotylli odrzańskiej. Tabor czechosłowacki na
rze, który już wkrótce wzrośnie do 10 holowników
k. 30 tys. ton barek, będzie równouprawniony z że-
ugą polską i służyć będzie do przewożenia zarówno
eskiego tranzytu, jak i towarów polskich. Na zdję-
— jedna z czeskich barek w porcie szczecińskim.



fot. J. Uklejewski

W kwietniu polska flota pomocnicza wzbogaciła się
nową wartościową jednostkę. Przybył mianowicie
Szczecina, jako swojego portu macierzystego, za-
piony w Holandii holownik-lodołamacz „Swarożyc".
t to jednostka nowoczesna, ukończona w 1947 roku.
c maszyn „Swarożyca" wynosi 1850 KM. Jest on nie
ko lodołamaczem, ale może również pracować jako
ownik pełnomorski lub statek ratowniczy. Na zdję-
— „Swarożyc" po przybyciu do Szczecina.

ŻYCIE PORTÓW

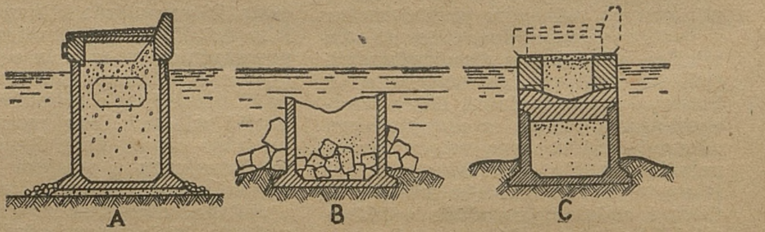
ODBUDOWA NABRZEŻY

Coraz szybciej dźwigają się nasze porty ze zniszczeń wojennych, coraz bardziej normalny staje się ich wygląd, coraz wydajniejsza jest ich praca. Jedynie piękne niegdyś gdyńskie falochrony sterczą z wody kikutami ocalałych fragmentów, a stan ich niewiele się napozór zmienił od 1945 roku. A przecież falochrony są jednym z najistotniejszych elementów portu! — Tak — ale także najtrudniejszym bodaj do odbudowania. Żmudne prace nad przywróceniem falochronom przedwojennego wyglądu trwają już trzeci rok i mimo pozorów posunęły się znacznie naprzód. Należy pamiętać, iż prace te mogą być kontynuowane jedynie w ciągu najpogodniejszych miesięcy wiosenno - letnich, kiedy fala pozwala na skomplikowane roboty podi nadwodne.

wierzch przychodzą dwa mury ochronne — zewnętrzny i wewnętrzny, z tego zewnętrzny (od strony otwartego morza) kończy się masywnym parapetem, który sięga 4 m nad poziom wody. Przestrzeń pomiędzy murami nadwodnymi wypełnia się piaskiem i pokrywa nawierzchnią z płyt betonowych. Przekrój takiego falochronu przedstawia rysunek 1 a.

Zniszczenia, spowodowane przez Niemców sprawiły, że na całej prawie długości falochronów (ok. 4 km) mury nadwodne zostały zwalone, a skrzynie w najlepszym wypadku popękały, w najgorszym — zostały wyłamane prawie do dna (rys. 1 b).

W jaki sposób przebiega odbudowa? Po usunięciu, w miarę możności, zniszczonych fragmentów konstrukcji, nurkowie wyrównują krawędzie ocalałych

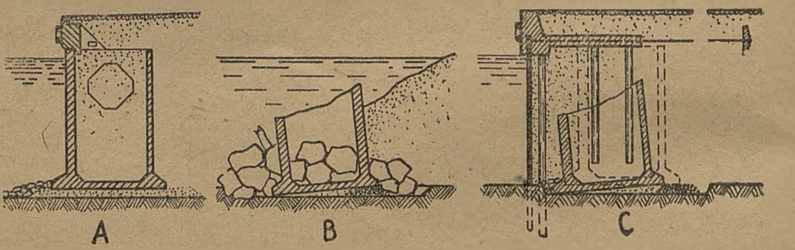


rys. 1

Najpierw nurkowie zbadali dokładnie stan zniszczeń najważniejszej, podwodnej części falochronów. Pozwoliło to na przeprowadzenie studiów nad sposobem odbudowy. Sposób ten musiał być łatwy, prosty, szybki w efektach i tani. Spośród kilku ciekawych projektów wybrano metodę zaprojektowaną przez duńską firmę Hojgaard et Schultz. Firma Hojgaard związana jest z Gdynią od kilkunastu lat — jej dziełem są prawie wszystkie nabrzeża i całość gdyńskich falochronów. Wziąwszy pod uwagę bogate doświadczenie Duńczyków, możność natychmiastowego rozpoczęcia pracy oraz ich znaczne możliwości fachowo-techniczne — powierzono Hojgaardowi pracę nad odbudową całości falochronów.

resztek skrzyń, na których specjalną metodą betonowania podwodnego wykonywana jest masywna płyta betonowa. Na płycie tej, stosując ruchome oszalowania, nadbudowywuje się grube mury boczne, a przestrzeń między nimi wypełnia się piaskiem. Konstrukcję nadwodną tj. mury ochronne z parapetem oraz nawierzchnią — rekonstruuje się do stanu przedwojennego (rys. 1 c).

Niezależnie od odbudowy zniszczonych falochronów — firma Hojgaard przeprowadza jednocześnie przebudowę niektórych odcinków w celu stworzenia bezpośredniego połączenia pomiędzy portem zewnętrznym a wewnętrznym. Prace polegają na nieznacznym skróceniu Mola Węglowego i wybudowaniu około



rys. 2

Ale nim pomówimy o odbudowie, trzeba zdać sobie sprawę z tego, w jaki sposób falochrony zostały zbudowane. Otóż składają się one przede wszystkim z szeregu olbrzymich żelbetonowych skrzyń zatapianych jedna tuż obok drugiej na wyrównanym przez nurków dnie. Skrzynie obsypuje się kamieniami a wnętrza ich napełnia piaskiem. Na

120 m nowego falochronu, który po połączeniu z linią starych falochronów utworzy kanał umożliwiający przechodzenie statków z poszczególnych basenów zewnętrznych do wewnętrznych i odwrotnie, bez potrzeby wychodzenia poza obszar portu na redę.

Falochrony to jeden z poważnych problemów odbudowy portu. Drugim są

I FALOCHRONÓW W PORCIE GDYŃSKIM

nabrzeża. I one uległy zniszczeniom, na niektórych odcinkach prawie kompletnym. Prace nad ich rekonstrukcją podjęło kilka firm krajowych wyspecjalizowanych w tego rodzaju robotach. Większość nabrzeży gdyńskich zbudowana jest na skrzyniach żelbetonowych podobnie jak falochrony (rys. 2 a). Część jednak posiada konstrukcję palową. Zależnie od tego oraz od rozmiaru zniszczeń, zastosowano przy odbudowie nabrzeży cały szereg metod. I tak na nabrzeżach skrzyniowych pojedyncze wyrwy spowodowane głównie bombardowaniami lotniczymi poczęto „plombować" uszczelniając skrzynie od strony wody drewnianą ścianką szczelną i zalewając je betonem. Większe, zniszczone odcinki nabrzeży na skrzyniach stwarzają między innymi tę trudność, że niektóre skrzynie siłą wybuchu zostały wypchnięte ze swoich miejsc (rys. 2 b). Aby więc utrzymać równą linię nabrzeża, trzeba było jego krawędź przesunąć poza nie. Taki sposób odbudowy pokazany jest na rys. 2 c. Polega on na wbiciu przed skrzyniami żelaznej ścianki szczelnej, wbiciu poza nią całego szeregu pali, wypełnieniu wolnej przestrzeni piaskiem i przykryciu całości płytą żelbetonową przechodzącą na krawędzi od strony wody w żelbetonowy mur nadwodny zespolony ze ścianką szczelną. Tą metodą odbudowuje się nabrzeże Duńskie i Śląskie. Nabrzeża typu lekkiego tj. takie, na których nie przewiduje się układania torów kolejowych (np. Angielskie) odbudowuje się odmiennym sposobem. Również nabrzeża na palach (w basenie jachtowym) wymagały wypracowania swoistych metod odbudowy.

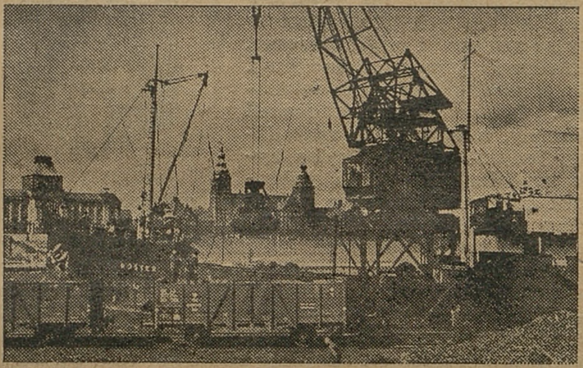
Wraz z nadejściem wiosny i rozpoczęciem tegorocznego sezonu budowlanego — wzmogły się i spotężniały prace przy rekonstrukcji nabrzeży i falochronów portu gdyńskiego. Młoty parowe z hałasem wbijają pale, grzechoczą betoniarki, a wokół rusztowań wybudowanych na ocalałych fragmentach falochronów kręcą się liczne krypy, motorówki, pontony nurkowe, lichtugi, dźwigi pływające i holowniki. Jeszcze rok, jeszcze dwa, a ze śladów minionej wojny nie zostanie w Gdyni nic.

M.

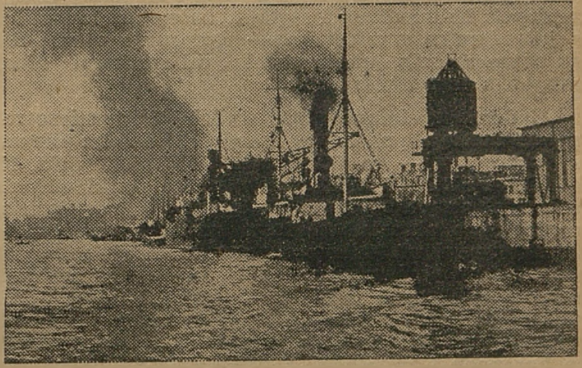
(Na podstawie „Techniki Morza i Wybrzeża").

SZCZECIN

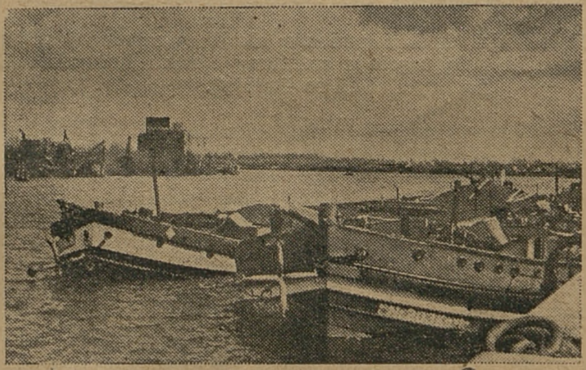
Coraz bliższe i bardziej drogie staje się nam to miasto. Trud poniesiony przy wskrzeszaniu go do życia zaczyna opłacać się stokrotnie. Port — serce Szczecina — pracuje coraz sprawniej i lepiej. Cześć Tym, którzy się do tego tak ofiarnie przyczyniają!



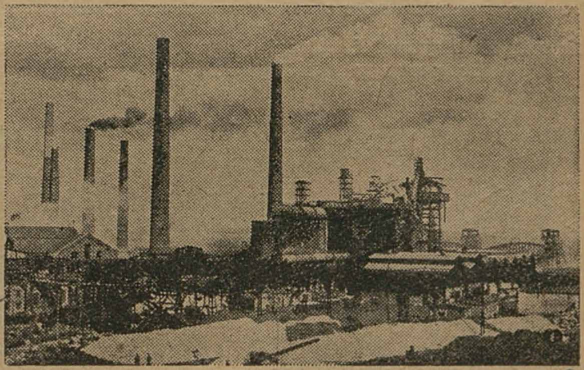
Przejęte jesienią ub. roku od władz radzieckich nabrzeże Starówki, uruchomione zostało prawie niezwłocznie. I tu również przeładowuje się węgiel. Jak największe przeładunki węgla — to jedno z głównych zadań Szczecina.



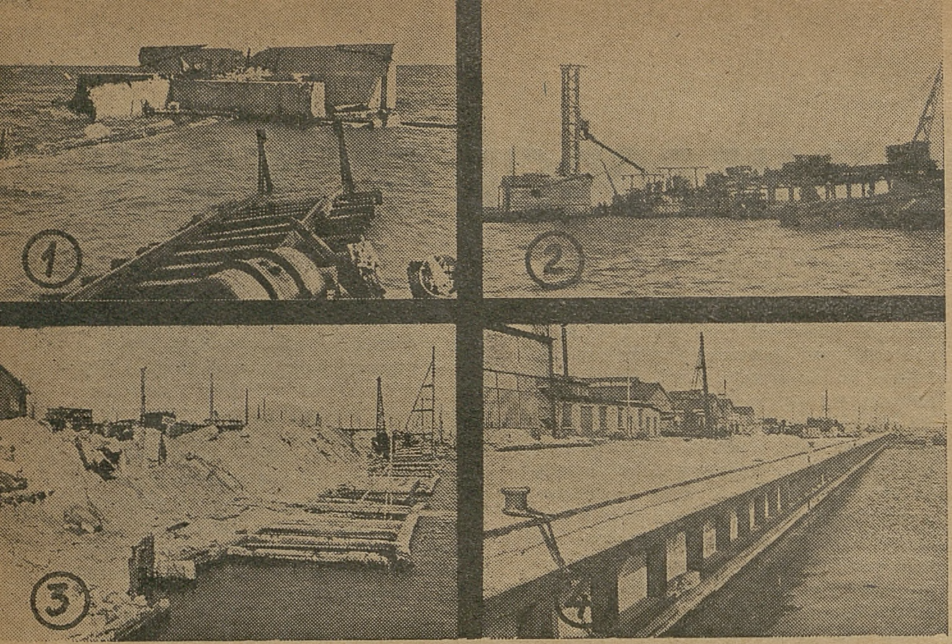
Jeszcze latem ubiegłego roku przy pozbawionym dźwigów nabrzeżu Arsenału pusto było i głucho. Dziś zdjęcie mówi samo za siebie: Arsenał to jeden z najruchliwszych fragmentów portu.



Załadowane węglem barki oczekujące na swą kolej wyładunku — to ciągłe przypomnienie, że przede wszystkim Odrze zawdzięczał Szczecin swój rozwój i swoje znaczenie w przeszłości. W wykorzystaniu Odry leżą jego możliwości rozwojowe również i na przyszłość.



Dymiące, buchające parą kominy i piece nadodrzańskiej huty w Stołczynie — to widok, z jakim stykają się marynarze wszystkich wpływających do portu szczecińskiego statków. Z widokiem tym w pamięci wracają marynarze do swoich krajów, a spowita w dymy huta jest dla nich symbolem tego co się u nas dzieje: symbolem wytężonej i owocnej pracy.



ODBUDOWA FALOCHRONÓW I NABRZEŻY W PORCIE GDYŃSKIM.

1. Fragment zniszczonego falochronu na przeciw Mola Węglowego. Tak wyglądały bezpośrednio po wojnie prawie wszystkie odcinki gdyńskich falochronów.
2. Falochrony w trakcie odbudowy. Na sterczących ponad powierzchnię wody resztkach — wybudowane zostały rusztowania i prowizoryczne pomosty ułatwiające pracę robotnikom. Holowniki, pontony, krypy nurkowe, lichtugi, motorówki, dźwigi pływające, pływające betoniarki — to sprzęt nieodzowny do prowadzenia tego rodzaju robót.
3. Odcinek zniszczonego nabrzeża Śląskiego, przygotowany do rozpoczęcia odbudowy. Widoczne na zdjęciu resztki powysadzanych skrzyń żelbetonowych, stanowiących istotę konstrukcji.
4. Tak wygląda odbudowany już fragment nabrzeża Śląskiego. Gdy wykończy się dalsze jego odcinki, położy nowe tory kolejowe, zmontuje wybudowane na Śląsku dźwigi — ożyje z kolei i ta najbardziej dotknięta wojną dotknięta część portu.

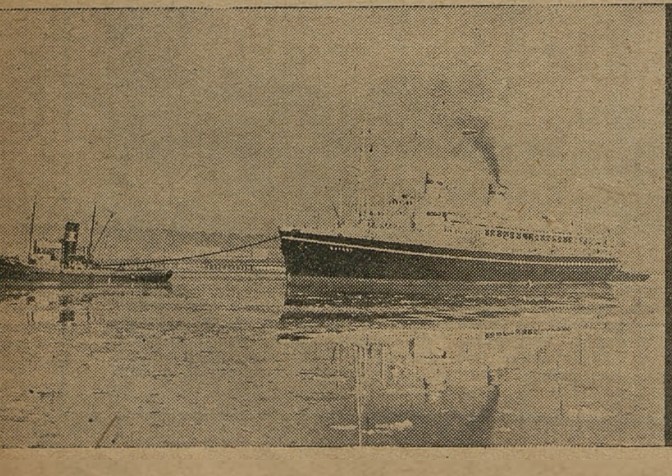
WYDZIAŁ HOLOWNICZO-RATOWNICZY

Towarzystwo armatorskie Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe, które po zcaleniu z „Żeglugą Polską" i „Polbritem" reprezentuje lwią część naszej floty handlowej — trudni się nie tylko żeglugą regularną i trampingiem, ale posiada również własny autonomiczny wydział holowniczo-ratowniczy. Dział ten przed wojną prowadziła „Żegluga Polska". Obecnie, choć na kominach holowników i statków ratowniczych widnieje jej odznaka armatorska — dysponuje nimi GAL, tak samo zresztą jak i pozostałymi statkami zfuzjowanych z nim towarzystw.

Zadania spełniane przez wydział holowniczo-ratowniczy dzielą się na cztery zasadnicze działy: pierwszy, najważniejszy — to OBSŁUGA HOLOWNICZA NASZYCH PORTÓW. Wszystkie większe statki wchodzące i wychodzące z portu, względnie manewrujące wewnątrz jego obszaru wodnego, zmuszone są dla bezpieczeństwa i ułatwienia manewru korzystać z usług holowników portowych. Każdy, kto był w którymś z naszych większych portów — Gdyni, Gdańsku lub Szczecinie — z pewnością pamięta czarne, przysadziste sylwetki holowników, uwijających się pracowicie po basenach i kanałach. Z pewnością nie jeden zaobserwował jak troskliwie i zręcznie wprowadzają i wyprowadzają statki z portu, jak pomagają jednostkom handlowym cumować do nabrzeży czy zakręcić w ciasnym kanale. Gdy w 1945 roku uruchamialiśmy zniszczone porty i zaczęły do nich nadchodzić pierwsze wielkie amerykańskie statki z towarami UNRRA, problem holowników był jednym z najpoważniejszych wśród tych, które zaprzątały podówczas głowy naszych władz morskich. Bez pomocy holowników przyjmowanie i wprowadzanie do portów przybywających transportów było trudne i niebezpieczne, chwilami wręcz niemożliwe. Holowników zaś nie mieliśmy. Nasze własne zrabowali Niemcy, a w portach zastaliśmy jedynie wraki. Trzeba było wydzierżawić kilka jednostek od Szwedów, parę pożyczyła aliancka War Shipping Administration. W końcu 1945 r. przybyło kilka naszych przedwojennych holowników, repatriowanych z Niemiec. I tak się zaczęło. Do dziś dnia drogą repatriacji, odszkodowań wojennych i zakupu zagranicą — wydział holowniczo-ratowniczy GAL doprowadził swój stan posiadania do całkiem pokaźnej ilości 15 holowników*). Dalsze 4 znajdują się w budowie na Stoczni

(dokończenie na str. 114)

*) Liczba ta obejmuje jedynie holowniki GAL'u. Dla własnych potrzeb znaczną liczbę holowników posiadają prócz tego Gdański i Szczeciński Urząd Morski, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych, Zjednoczenie Stoczni Polskich etc. etc.



Holowniki „Tytan" i „Czapla" (za rufą) wprowadzają do portu gdyńskiego m/s „Batory".



Holowniki GAL'u podczas akcji ratowniczej mającej na celu ściągnięcie z mielizny statku holenderskiego „Pro Patria".

STATKI I ŻEGLUGA

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE PODCZAS UBIEGŁEJ WOJNY

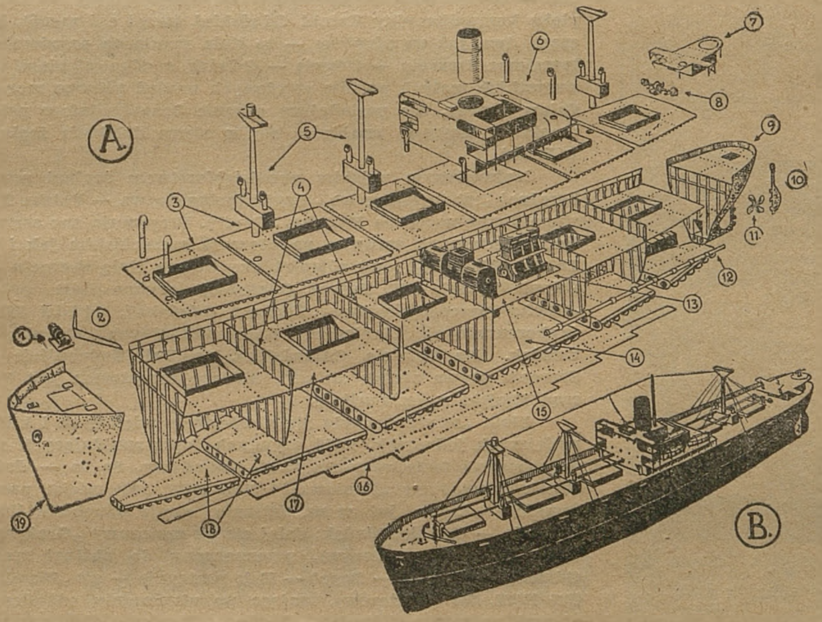
W normalnych pokojowych czasach potrzeba około 1—2 lat czyli od 350 do 750 dni dla wybudowania dużego statku handlowego. Aby sprostać zadaniom jakie przed przemysłem okrętowym postawiła ubiegła wojna — poczęto dążyć do jaknajwiększego skrócenia tego okresu. I tak w pocz. 1942 czas potrzebny na wybudowanie jednego oceanicznego frachtowca — wynosił na stoczniach amerykańskich zaledwie 141 dni. W sierpniu 1942, ciągle ulepszając system produkcji — zmniejszono ów okres do 108 dni, w październiku tegoż roku — do 72 dni. W przeciągu r. 1943 czas budowy jednego statku zmalał do... 10 dni (plus 3 dni na próby i przekazanie właścicielowi). Rekord jaki w tej dziedzinie osiągnęła jedna z wyspecjalizowanych w seryjnej budowie statków stoczni Kaisera*) — wyniósł 4 dni 15 godzin 25 minut.

jeden statek oceaniczny dziennie, w czerwcu — dwa a w październiku tegoż roku — 3 statki dziennie.

Ilość robotników zatrudnionych w przemyśle okrętowym Stanów Zjednoczonych wzrosła ze 177.000 w lipcu 1940 r. do 1.600.000 w lipcu 1944.

Ogółem St. Zjednoczone A. P. wyprodukowały w latach 1940—1945 — około 5.600 oceanicznych jednostek pływających o łącznym tonażu ca. 60 mil. DWT i wartości 16 miliardów dolarów.

Podstawą powyższych imponujących wyników w budownictwie okrętowym była szeroko rozwinięta prefabrykacja. Towarzystwa budowy okrętów współpracowały z setkami i tysiącami kontrahentów dostarczających im półfabrykaty. Głęboko w głębi lądu w przeróżnych zakładach i fabrykach produkowano całkowite części dziobowe czy rufowe statków,



Rys. A. Najważniejsze prefabrykowane elementy statku typu Liberty: 1) winda kotwiczna, 2) falochron, 3) odcinki głównego pokładu wraz z lukami, 4) prefabrykowane grodzie wodoszczelne, 5) komplety masztów wraz z podstawami, 6) kompletna nadbudówka śródokręcia wraz z mostkiem, 7) nadbudówka rufowa wraz z podstawa do działa, 8) winda rufowa, 9) prefabrykowana, kompletna część rufowa, 10) ster, 11) śruba, 12) wał napędowy, 13) tłokowa maszyna parowa, 14) maszynownia, 15) zespół kotłów okrętowych, 16) dno zewnętrzne wraz z kilem, 17) odcinki międzypokładu wraz z lukami, 18) odcinki podwójnego dna, 19) kompletna część dziobowa statku. **Rys. B. Statek typu Liberty po ukończeniu budowy.**

Skracając w tak szalony sposób czasokres budowy jednego statku, usiłowano z drugiej strony powiększyć maksymalną ilość budowanych jednocześnie jednostek. W samych Stanach Zjednoczonych powiększono ilość stoczni zdolnych do budowy jednostek oceanicznych z 32 w r. 1939 na 71 w 1944. Ilość pochylni o długości ponad 90 m — ze 113 na 520. Stocznie Kaisera powstałe w latach 1940-41 specjalnie dla podjęcia masowej produkcji statków handlowych — budowały je w suchych dokach mieszczących po 15 jednostek jednocześnie. Te same stocznie wypuszczały w kwietniu 1942

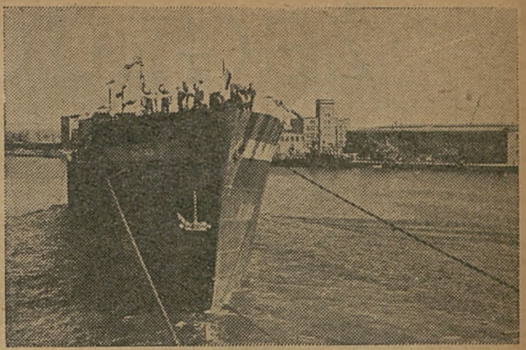
kompletne nadbudówki śródokręcia, kompletne grodzie, segmenty dna itd. Te części ważące nieraz po sto i więcej ton transportowano rzekami czy też lądem na stocznie, gdzie odbywał się jedynie ich montaż. Wskutek tej metody — działy mechaniczne stoczni były słabo rozwinięte — natomiast dominowały pochylnie gdzie koncentrowała się praca. Dla ułatwienia montażu wielkich prefabrykowanych części zaopatrywano pochylnie w silne dźwigi o nośności 75—150 ton.

Zarówno przy budowie części jak i przy montażu całego kadłuba zaniechano całkowicie powolnego i żmudnego nitowania — na korzyść spawania elektrycznego, które doprowadzono do doskonałości. Maszyny i kotły wstawiano

(dokończenie na str. 115)

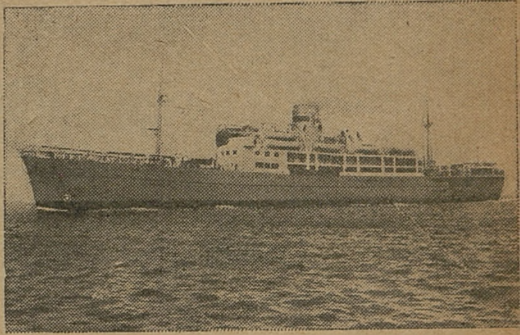
---

*) przemysłowiec amerykański — twórca metody nowoczesnej, masowej produkcji statków.



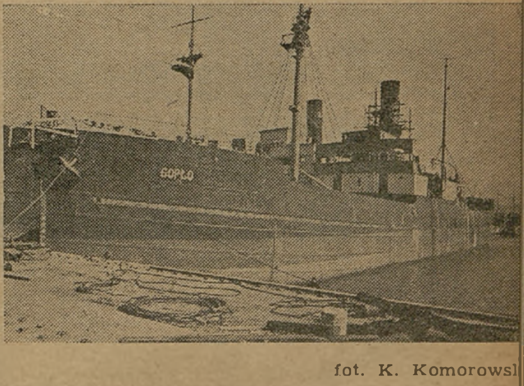
fot. K. Komorowski

Wśród dziewiętnastu poniemieckich jednostek morskich otrzymanych przez nas jako odszkodowanie wojenne znajdował się m. inn. niedokończony kadłub statku typu „Hansa", budowany na szczecińskiej stoczni „Odra". Jednostce tej nadano nazwę „Oliwa". Wspólnym wysiłkiem pracowników stoczni „Odra" oraz przybyłej ze Stoczni Gdyńskiej ekipy — kadłub „Oliwy" został wykończony, usunięto powstałe w czasie działań wojennych uszkodzenia i 24 kwietnia br. odbyła się uroczystość spuszczenia statku na wodę. Chwila wodowania uwidoczniona jest na fotografii. W celu wmontowania maszyn i wykończenia — „Oliwa" przeholowana zostanie do Gdańska. Jest to jednostka identyczna z parą bliźniaków „Olsztynem" i „Opolem".



fot. GAL

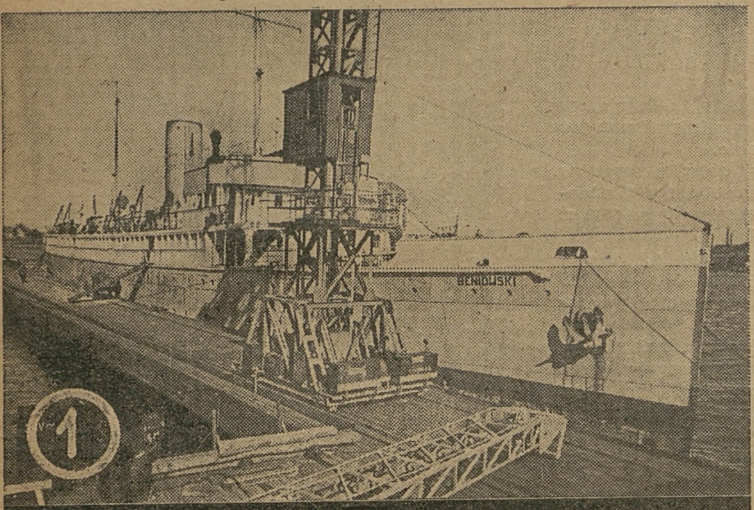
Nasz nowy turbinowiec pasażersko-towarowy „Jagiełło", po gruntownej przebudowie i modernizacji, jakiej się poddał na jednej ze stoczni włoskich, wyruszy 1 kwietnia w swój inauguracyjny rejs na świeżo uruchomionej przez GAL linii regularnej — Genua — Porty Zatoki Meksykańskiej. Linia ta, stworzona ze względów koniunkturalnych, powinna przynieść w efekcie liczne dewizy, które z kolei pomogą zrealizować plan rozbudowy naszej Floty Handlowej. Przed paru tygodniami pojawiły się w prasie polskiej wzmianki o sprzedaniu „Jagiełły" zagranicę. Okazały się one jednak przedwczesne, gdyż pertraktacje jakie w tej sprawie były prowadzone, zostały zerwane i „Jagiełło" pozostaje nadal naszą własnością.

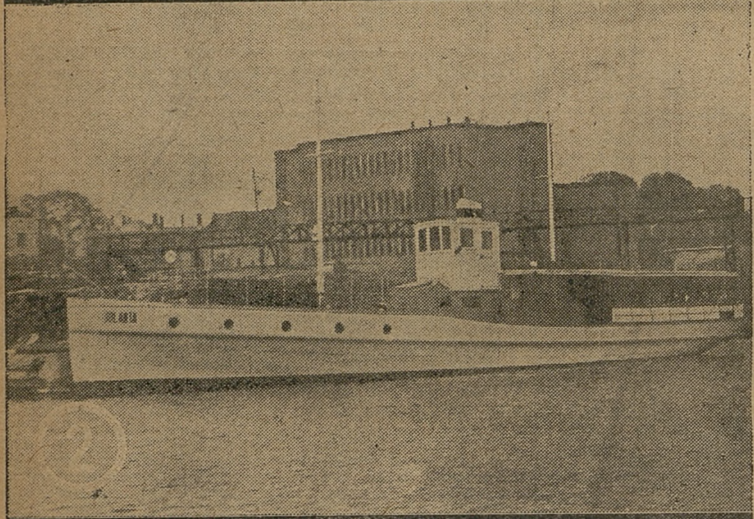


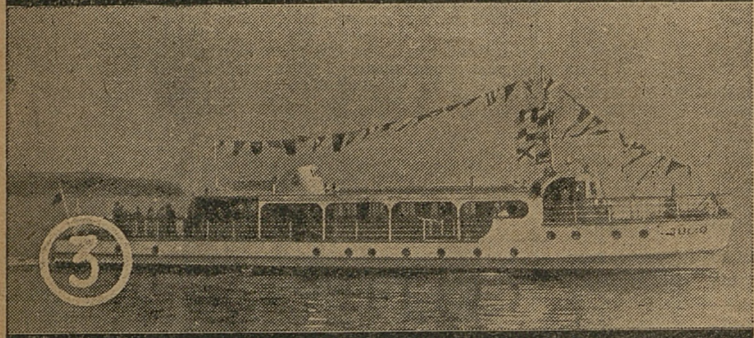
fot. K. Komorowski

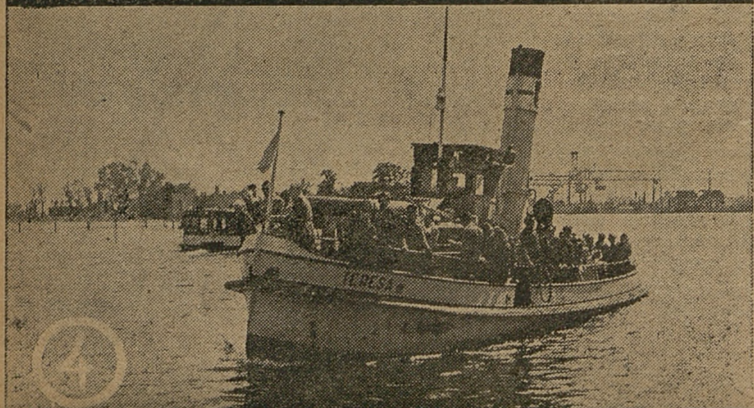
Wspominaliśmy już w styczniowym „Żeglarzu", że na Nowy Rok przybyła Banderze Polskiej jeszcze jedna jednostka towarowa — parowiec „Gopło", zakupiony przez prywatnego przedsiębiorcę p. Bartosiaka. Na zdjęciu „Gopło" podczas remontu na Stoczni Gdyńskiej, po którego ukończeniu rozpocznie pracę w trampingu. Za „Gopłem" widoczny jest statek „Żeglugi Polskiej" — „Kołobrzeg".

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA









Im który kraj ma dłuższą i bardziej rozwiniętą linię brzegu morskiego, tym większym i istotniejszym dla niego zagadnieniem jest kwestia żeglugi przybrzeżnej. W krajach morskich, np. w Anglii czy choćby w pobliskiej Szwecji, żegluga przybrzeżna rozrosła się do niebywałych wprost rozmiarów .Setki i tysiące pasażerskich czy towarowych statków i stateczków pływa w ramach małego lub dużego kabotażu, łącząc poszczególne ośrodki portowe ze sobą oraz z całą plejadą mniejszych porcików i miejscowości nadbrzeżnych. W niektórych okolicach, np. wśród malowniczych szkierów szwedzkiego wybrzeża, komunikacja wodna jest jedynym środkiem połączenia.

W naszych własnych, przedwojennych warunkach, żegluga przybrzeżna, ograniczona do części Zatoki Gdańskiej, nie miała szans rozwojowych. Działalność jej polegała na utrzymywaniu komunikacji z Gdańskiem i Sopotem oraz na dość intensywnym eksploatowaniu linii Gdynia — Hel — Jastarnia.

W wyniku ostatniej wojny sytuacja w tej dziedzinie zmieniła się bardzo znacznie. Przy obecnej długości naszego wybrzeża problem żeglugi przybrzeżnej nabrał dużego znaczenia. Również możliwości rozwojowe wzrosły w stopniu niewspółmiernym.

W warunkach obecnych całość polskiej żeglugi kabotażowej podzieliła się w sposób naturalny na trzy zespoły: jeden — to sieć połączeń obszaru szczecińskiego, drugi — kompleks komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, trzeci zaś zespół, łączący dwa już wymienione — to linia regularna pasażersko-towarowa Szczecin — Gdynia — Gdańsk, z odgałęzieniami do wszystkich małych portów położonych wzdłuż pełnego morza. Zalew Świeży, nie posiadający obecnie bezpośredniego połączenia z morzem znajduje się w sferze działania żeglugi wiślanej.

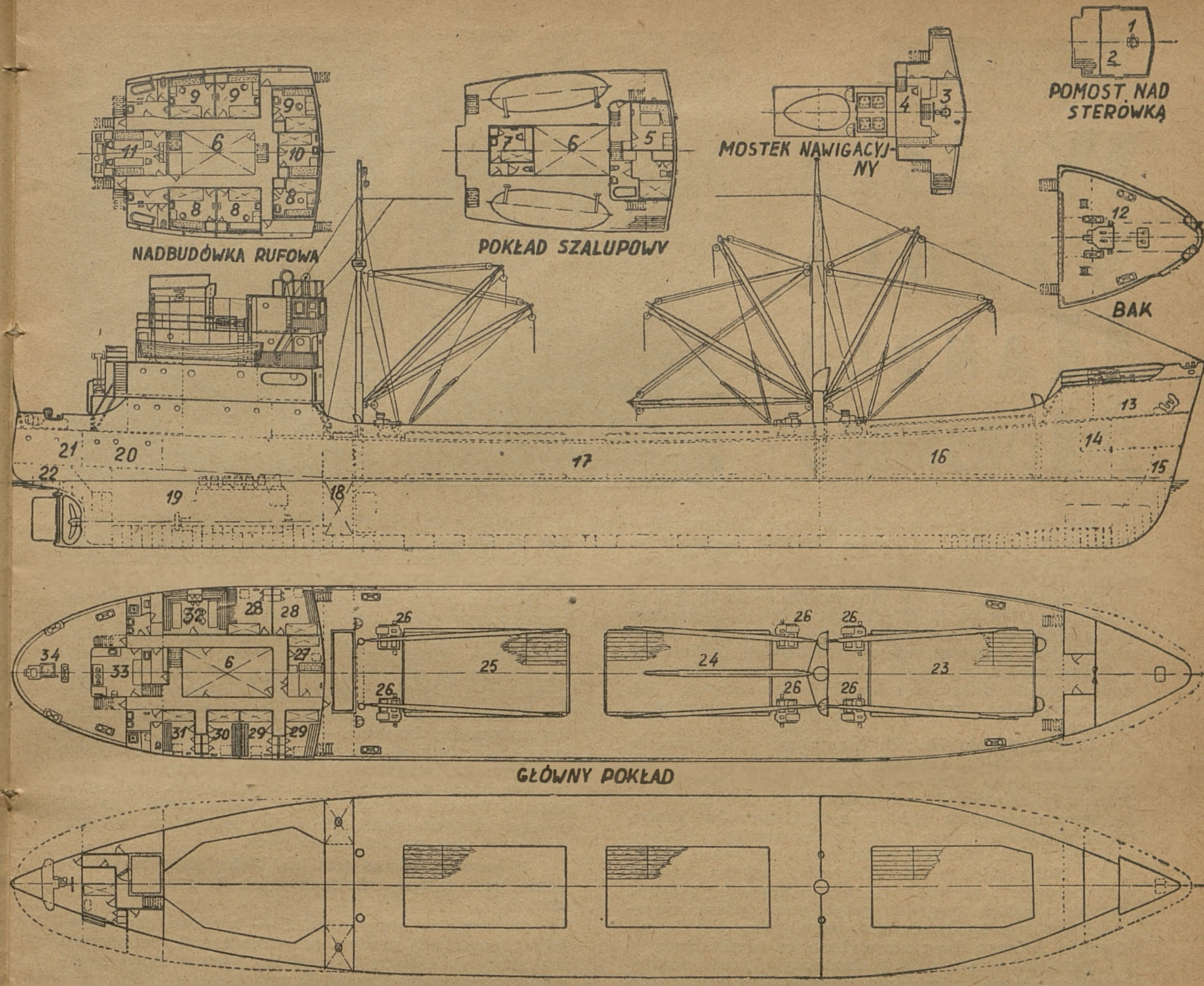
Największym polskim przedsiębiorstwem żeglugi przybrzeżnej jest towarzystwo „Gryf" (pełna nazwa — Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf"). Utrzymuje ono szereg linii regularnych zarówno na obszarze szczecińskim jak i w Zatoce Gdańskiej; ono również eksploatuje linię Szczecin — Gdynia/Gdańsk. W Zatoce Gdańskiej czynne jest prócz „Gryfu" przedsiębiorstwo „Żegluga Gdańska", oddział Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdynia — Gdańsk. Na Zalewie Odrzańskim, na linii Świnoujście — Szczecin pływa statek „Piast", którego armatorem jest Zarząd Miejski w Świnoujściu.

Flota „Gryfu" składa się z dziesięciu większych i kilku mniejszych jednostek, bądź czynnych, bądź znajdujących się w końcowej fazie remontu wzgl. odbudowy. Są to — duży statek kabotażowy „Beniowski" (1912 BRT, 1200 miejsc pasażerskich), który już w najbliższym czasie uruchomi linię Szczecin — Gdynia/Gdańsk; dalej statek motorowy „Grażyna" (130 BRT, 400 pasażerów), przeznaczony do obsługi trasy Gdańsk/Nowy Port — Sopot — Hel; następnie — s/s „Wanda" (237 BRT, 350 pasażerów), mająca po ukończeniu odbudowy pływać na szlaku Gdynia — Ustka — Darłowo. Odcinek od Darłowa poprzez Kołobrzeg, Świnoujście do Szczecina obsługiwać będzie m/s „Olimpia" (200 BRT, ok. 250 pasażerów). Na trasie Szczecin — Świnoujście pływa przerobiona ze ścigacza niemieckiego m/s „Julia" (120 BRT, 250 pasażerów), a połączenie Szczecina z Międzyzdrojami (od strony Zalewu) zapewnia s/s „Telimena" (120 BRT, 300 pasażerów). Znajdująca się na ukończeniu na Stoczni Północnej w Gdańsku „Diana" (350 BRT, 1000 pasażerów), przewidziana jest do rejsów wycieczkowych wzdłuż całego naszego wybrzeża. Również do celów wycieczkowych lub do pomocy w obsłudze natężonego ruchu na którejś z wymienionych wyżej linii przewidziane są w bieżącym sezonie następujące „drobnoustroje" pasażerskie „Gryfu": „Jolanta", „Aldona", „Elżunia", „Jaś" i „Małgosia". W przyszłym roku „Gryf" przewiduje organizowanie wycieczek zagranicznych.

Oprócz statków własnych „Gryf" dysponuje wydzierżawionym od GAL'u holownikiem „Wilk" (dawny stateczek pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej „Jadwiga"), który pływa na linii Gdynia — Hel.

(dokończenie na str. 116)

1. s/s „Beniowski" — największa jednostka kabotażowa „Gryfu".
2. m/s „Jolanta" — zgrabny motorowczyk „Gryfu", popularny na Zalewie Szczecińskim.
3. m/s „Julia" — dawniej ścigacz niemiecki, obecnie luksusowy statek pasażerski.
4. s/s „Teresa" — tramwaj wodny „Żeglugi Gdańskiej".



M/s „WARMIA"-nowy, piękny drobnicowiec

Nie wiem jak Wy to odczuwacie, mili Czytelnicy, ale mnie radosne podniecenie drapie trochę w gardło: znowu powiększyła się nasza Flota Handlowa! Tym razem o niewielki wprawdzie, ale nowoczesny i piękny statek drobnicowy. 24 kwietnia b. r. w małej angielskiej miejscowości przemysłowej Goole spłynął na wodę m/s „Warmia", pierwszy z dwóch zamówionych przez nas na tamtejszej stoczni motorowców drobnicowych. Bliźniaczy statek „Mazury" — wodowany będzie za miesiąc. „Warmia" i „Mazury" przeznaczone są do obsługi bałtyckich linii regularnych i stanowią typ statku bardzo dla naszych potrzeb pożądany. Jest możliwe, iż zastąpią one przestarzałą „Nyssę" na linii do Göteborga oraz czarterowany przez GAL stateczek żaglowo-motorowy „Tessy" obsługujący połączenie ze Sztokholmem. Charakterystyka statków „Warmia" i „Mazury" jest następująca: 1125 DWT, długość (między pionami) 67 m, szerokość 11 m, zanurzenie 4 m, motor Diesla 800 KM, przewidywana szybkość 11 węzłów. Przybycie wykończonej „Warmii" do Kraju przewidywane jest na lipiec, „Mazurów" na wrzesień bież. roku.

OBJAŚNIENIA DO RYSUNKU:

1 — kompas główny
2 — antena radiopelengatora
3 — sterówka
4 — kabina nawigacyjna oraz radiokabina
5 — pomieszczenie kapitana (gabinet, sypialnia i łazienka)
6 — szyb maszynowni
7 — szpital (2 koje)
8 — pomieszczenia oficerów pokładowych
9 — pomieszczenia oficerów - mechaników
10 — kabina radiooficera
11 — messa oficerska
12 — winda kotwiczna
13 — magazyn bosmański
14 — komora łańcucha kotwicznego
15 — forpik
16 — ładownia nr. 1
17 — ładownia nr. 2
18 — zbiornik paliwa
19 — motorownia
20 — magazyny żywnościowe, chłodnia na prowiant
21 — maszynka sterowa
22 — afterpik
23—25 — luki
26 — windy i bomy ładunkowe
27 — kabina bosmańska
28 — pomieszczenia motorzystów (2x2 koje)
29 — pomieszczenia marynarzy pokładowych (2x2 koje)
30 — kabina kucharza i stewarda
31 — kabina chłopców okrętowych (2 koje)
32 — messa załogi
33 — kuchnia
34 — kabestan

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego





Stoi w Sopocie — przy ulicy Armii Czerwonej — duży, piękny gmach. Z daleka błyszczą w porannym słońcu litery „W. S. H. M." Ten gmach — to Wyższa Szkoła Handlu Morskiego.

Napewno nie jeden z Was zapyta — co to jest za uczelnia? Otóż W. S. H. M. jest trzyletnim studium ekonomicznym o tendencji specjalizacyjnej. Celem uczelni jest wykształcenie samodzielnych fachowców — handlowców, mogących zajmować stanowiska tak w transporcie morskim i handlu zagranicznym, jak i na wszystkich innych odcinkach gospodarki państwowej.

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego jest uczelnią stosunkowo młodą. Powstała ona w Warszawie w roku 1942 — jako tajna — i do dziś dnia prowadzi ją jeden z jej założycieli — doc. dr Władysław Kowalenko, wraz z zespołem wybitnych wykładowców. Przedmioty wykładane przez 3 lata są niewątpliwie ciekawe, a wiele z nich traktuje wyłącznie o sprawach morskich. Najważniejsze to ekonomia, wiedza ogólna o transporcie i komunikacji, dzieje żeglugi i polityki morskiej, ogólna geografia gospodarcza, prawo morskie. Prócz tego każdy słuchacz obowiązany jest do odbywania jednego dowolnie wybranego seminarium.

Ponieważ większa część słuchaczy pracuje, wykłady odbywają się po południu, z wyjątkiem dwu godzin seminarium, raz w tygodniu, rano.

— Kiedy zbliżam się do uczelni — jest godzina 14,45. Za 15 minut rozpoczynają się wykłady. Niebieskie czapki z amarantowym otokiem i srebrnym sznurkiem wypełniają ulicę.

Wchodzę do gmachu. Przy szatni ścisk, ale porządek zachowany. Szatnia jest duża, obliczona na około 700 miejsc. Wokoło mnie — roześmiane twarze, humor dopisuje, choć praca na uczelni twarda.

Wraz z grupą słuchaczy udaję się do sali ćwiczeń towaroznawczych. Jest doskonale wyposażona we wszystkie przyrządy, potrzebne do doświadczeń. Laboratorium składa się z pięciu pokoi, w których mieszczą się: sala optyczna i ciemnia, sala do analizy jakościowej i ilościowej oraz sala do elektrolizy.

Przechodzę z kolei do auli na drugim piętrze. Kiedy rozlega się dzwonek — drzwi otwierają się i wysypuje się tłum słuchaczy na przerwę i tradycyjnego „papierosa". Korzystam z okazji by obejrzeć aulę, która jest bodaj najpiękniejszą na Wybrzeżu. Jest ogromna, o dużych oknach, ma wygodne ławki na 300 miejsc. Piękne freski zdobią jej ściany, a główny świecznik jest wprost imponujący.

W uczelni czynna jest biblioteka stale kompletowana, posiadająca dużo fachowych dzieł w obcych językach.

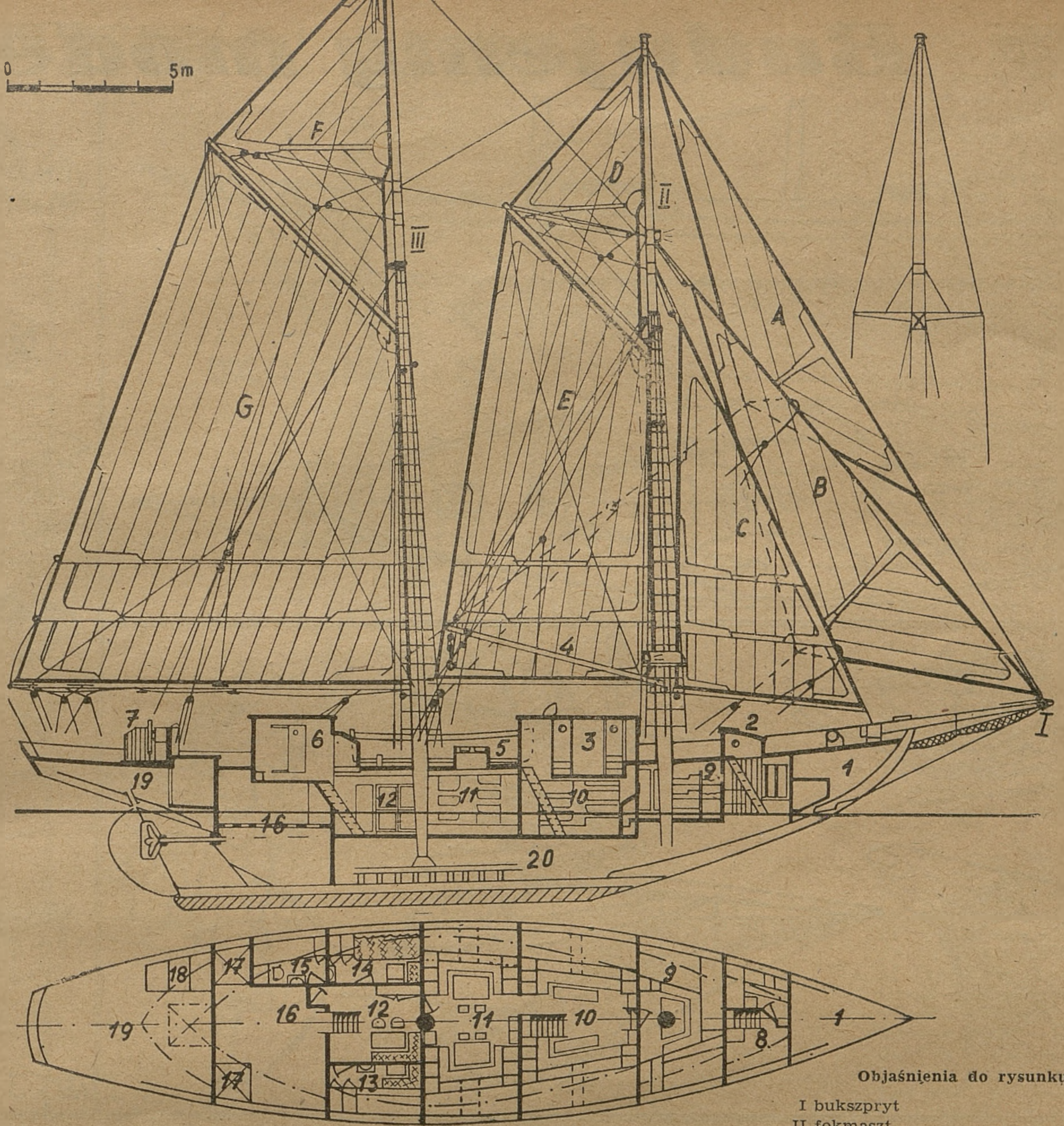
Opuszczając mury uczelni — wynoszę obraz rzetelnej, uczciwej pracy i przeświadczenie, że przyszli maklerzy, spedytorzy i urzędnicy portowi będą napewno dobrze przygotowani do swych zawodów.*)

Andrzej Sładowski.

*) Dokładne warunki przyjęcia do WSHM umieszczone były w kwietniowym numerze „Żeglarza".



Na tegorocznych gdyńskich uroczystościach pierwszomajowych nie zabrakło i uczniów szkół PCWM — Jungów oraz Rybaków Dalekomorskich. Imponująca, ósemkami maszerująca kolumna przeszło dwustu pięknie umundurowanych „P C W M - i a k ó w" wzbudziła szczere uznanie publiczności zebranej na trasie pochodu pierwszomajowego.



STATEK SZKOLNY „ZEW MORZA“

Szkuner szkolny Państwowego Centrum Wychowania Morskiego „Zew Morza“ znajduje się w przededniu rozpoczęcia służby. Nareszcie — zawołają z pewnością starzy przyjaciele PCWM i „Żeglarza“. Nareszcie — powtarzamy wraz z Nimi. Doczekaliśmy się: „Zew“ jest już z powrotem na wodzie*), zaopatrzony w motor wraz z wałem i śrubą, urządzenie sterowe, nadbudówkę nawigacyjną oraz stalowe maszty. Pośpiesznie wykańcza się takielunek i szyje żagle. Nie są jeszcze, co prawda, urządzone wnętrza, ale to sprawa drugorzędna. W ciągu czerwca odbędzie się uroczyste poświęcenie statku, a wkrótce potem jego pierwszy samodzielny rejs. Przez lato będzie „Zew Morza“ w dyspozycji kierownictwa kursów pracy morskiej i kursu przodowników. Przewiduje się, iż odbędzie on w tym czasie szereg krótkich pływań z uczestnikami akcji letniej PCWM. Jesienią, w martwym sezonie, warsztaty szkolne PCWM zajmą się wykańczaniem pomieszczeń i urządzeń mieszkalnych. Wraz z nadejściem wiosny 1949 — „Zew Morza“ będzie gotów do rozpoczęcia swej właściwej pracy — pełnomorskich rejsów szkolnych z jungami. Redakcja jest przekonana, iż przyszli uczestnicy tych podróży dostarczą „Żeglarzowi“ wiele ciekawych opisów, opowiadań i zdjęć. Cieszcie się więc Czytelnicy!

Dla tych wszystkich, którzy nie pamiętają lub też nie mieli okazji przeczytać historii „Zewu Morza“ w zeszłorocznych numerach „Żeglarza“ — podajemy o nim w skróceniu nieco szczegółów. „Zew Morza“ jest to dwumasztowy szkuner zaprojektowany przez znanego konstruktora jachtowego Martensa dla użytku Hitlerjugend. Kadłub statku został zaczęty podczas ubiegłej wojny na stoczni rybackiej w Dziwnowie k/Kamienia. PCWM, który

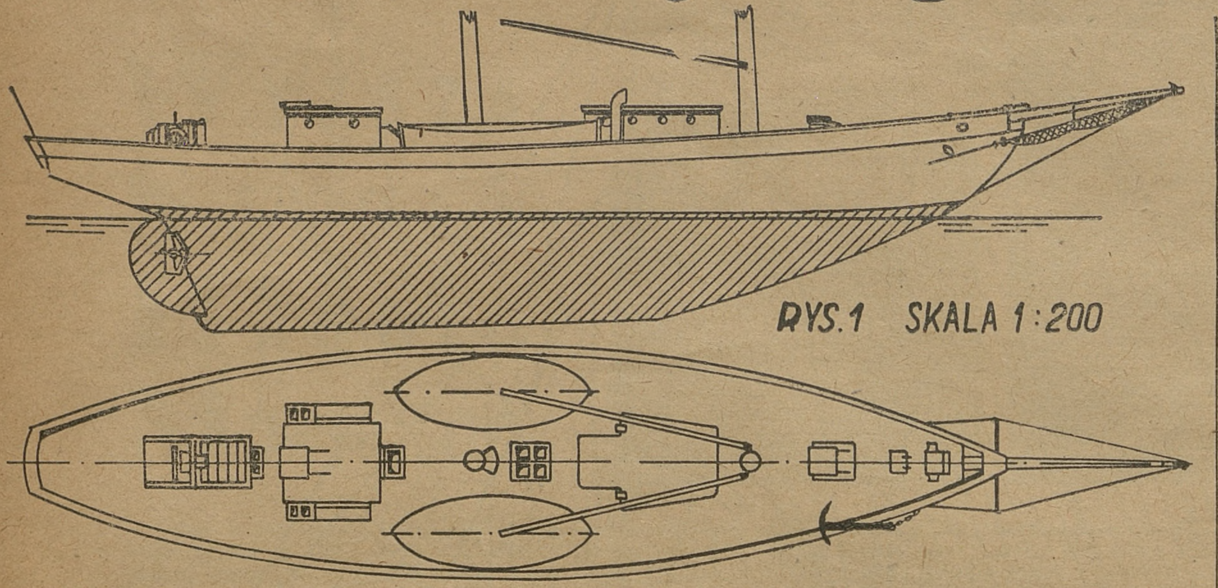
(dokończenie na str. 102)

*) Patrz wzmiankę o „Zewie“ w styczniowym n-rze „Żeglarza“.

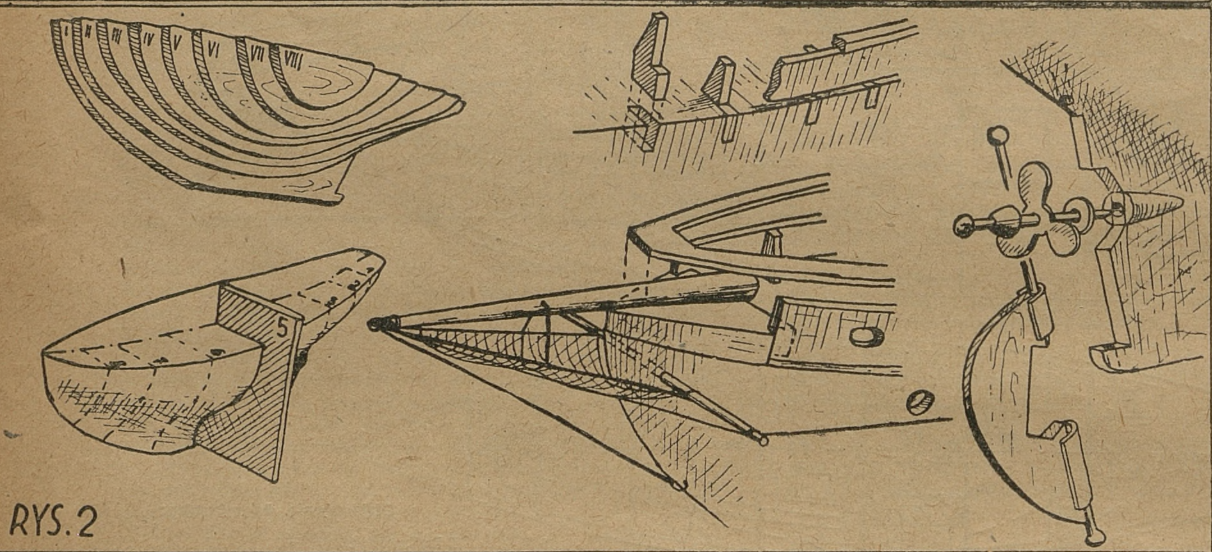
Objaśnienia do rysunku:

I bukszpryt
II fokmaszt
III grotmaszt
A latacz
B kliwer
C sztafok
D topsel foka
E fok
F topsel grota
G grot
1 forpik, komora łańcuchowa
2 zejście do pomieszczeń dziobowych
3 kuchnia, natryski, W. C.
4 bom szalupowy
5 jedna z dwóch szalup ratunkowych
6 kabina nawigacyjna, radio
7 ster, obudowanie steru
8 magazyn bosmański, obok — kabina kucharza i pomocnika
9 pomieszczenia załogi stałej (6 koi)
10 pomieszczenia uczniowskie (12 koi)
11 pomieszczenia uczniowskie (12 koi)
12 messa oficerska
13 kabina kapitana (2 koje)
14 kabina oficerska (3 koje)
15 kabina gościnna
16 motorownia
17 zbiorniki paliwa
18 spiżarnia, chłodnie na prowiant
19 żagielkoja
20 zenza, zbiorniki na wodę

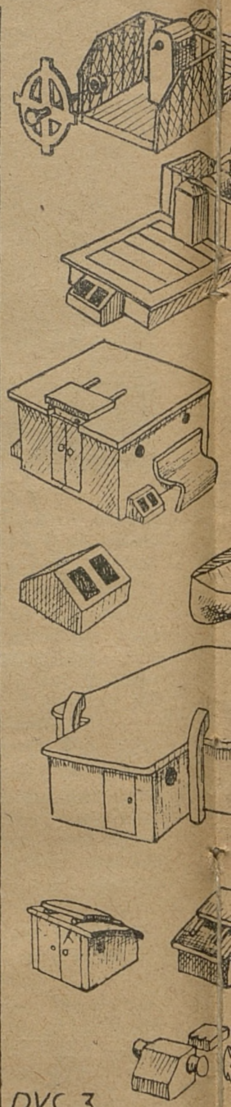
Budujemy model



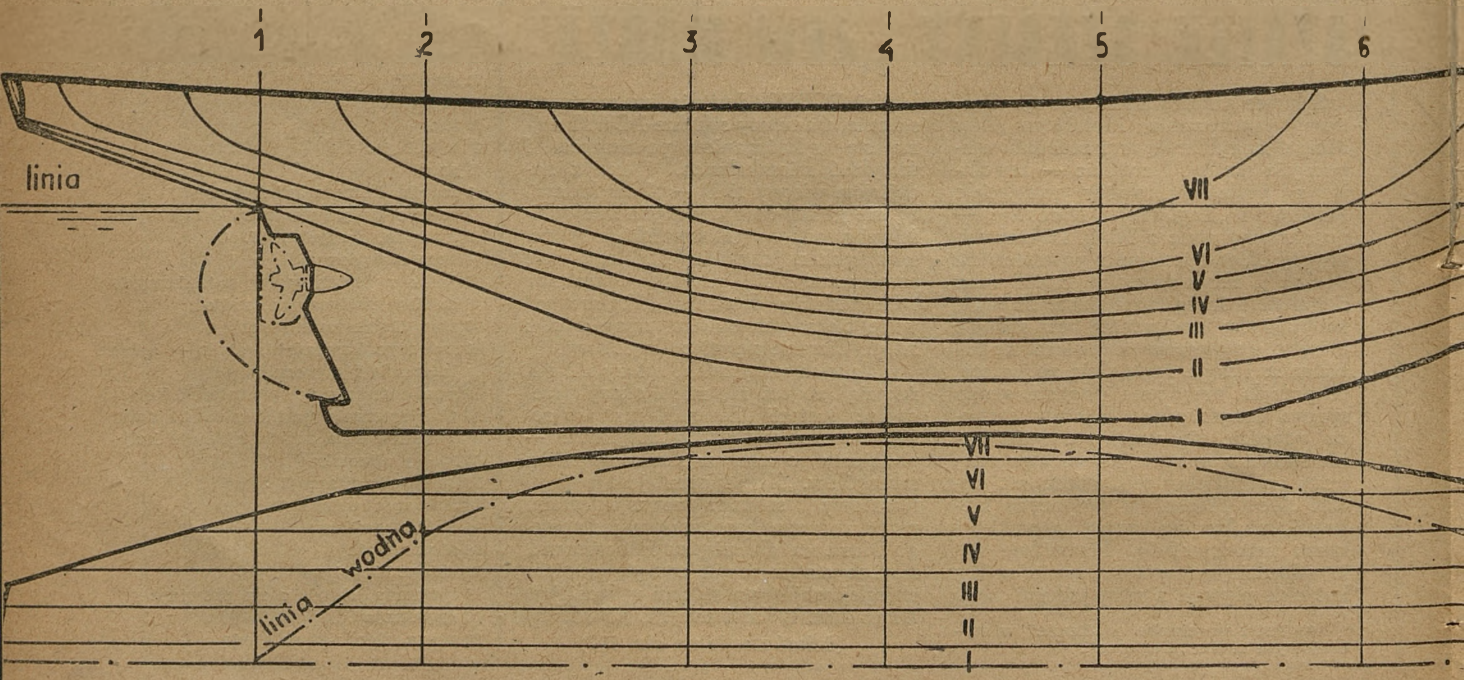
RYS.1 SKALA 1:200



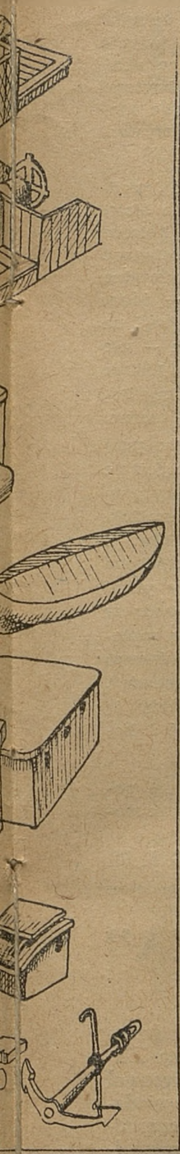
RYS.2

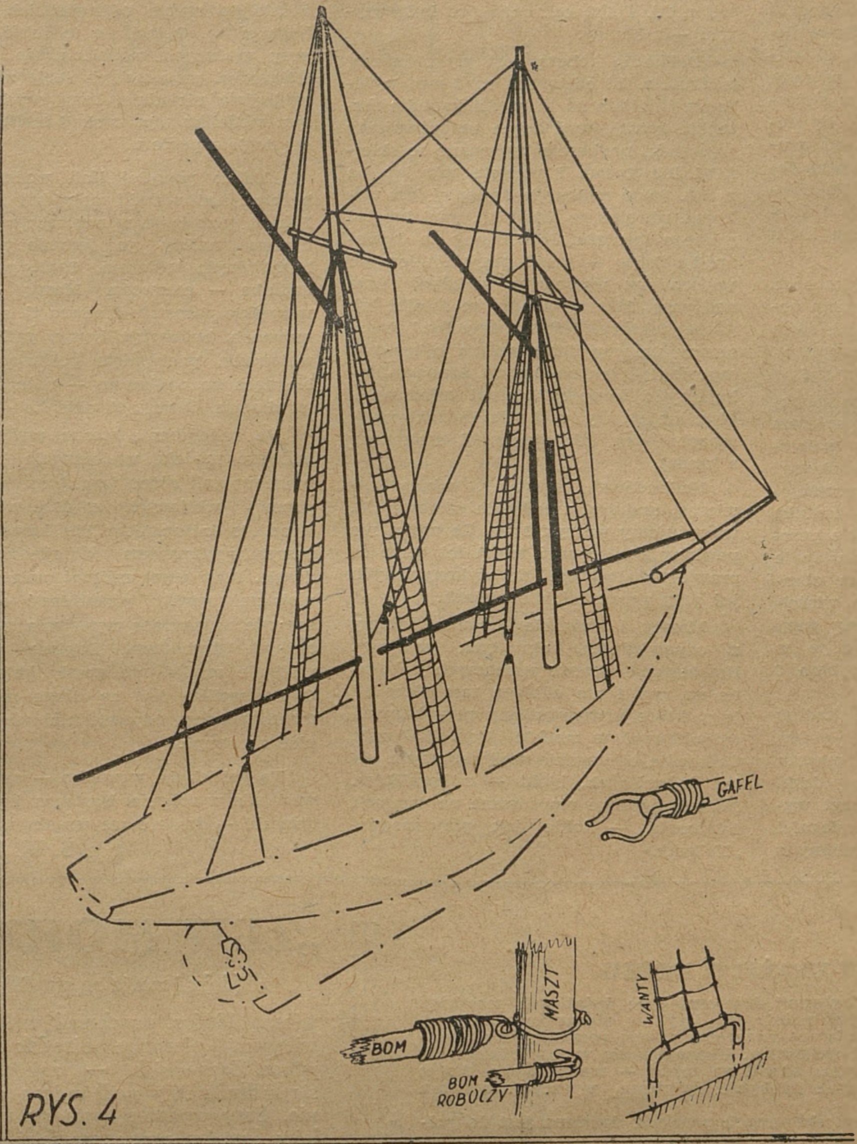


RYS.3

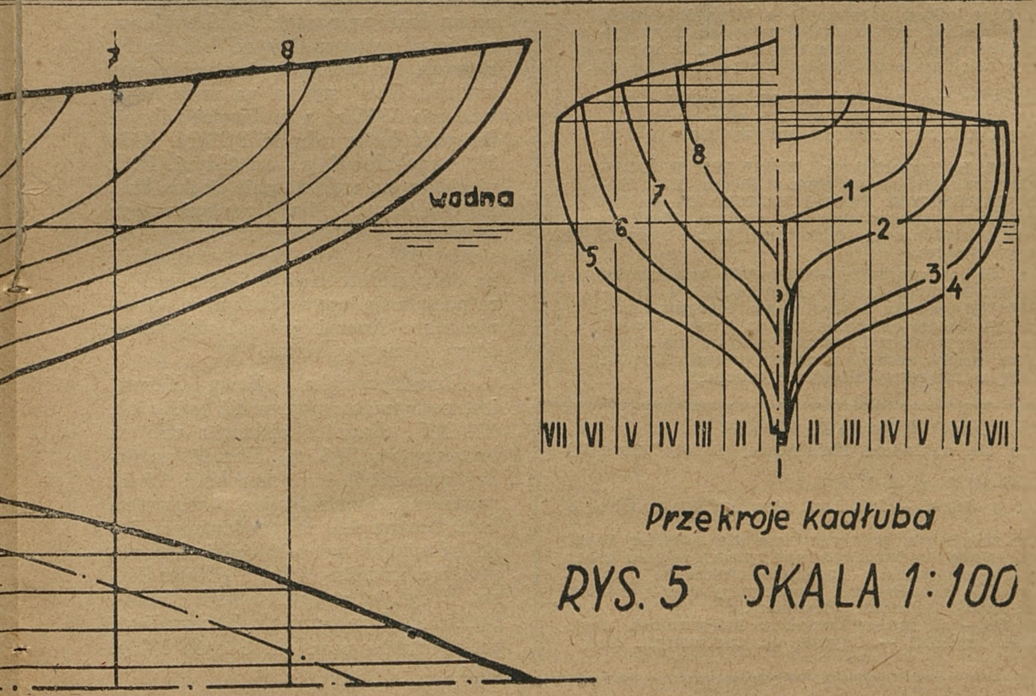


„ZEWU MORZA"





RYS. 4



Przekroje kadłuba

RYS. 5 SKALA 1:100

Tym razem, Bracia Modelarze, czeka Was ciężki orzech do zgryzienia: model „Zewu Morza" jest znacznie trudniejszy do wykonania niż modele poprzednie. Zawsze — co żaglowiec to żaglowiec. Pomijając skomplikowany takielunek i ożaglowanie — sam kadłub będzie wymagał znacznej precyzji w modelowaniu. Tym bardziej, że metoda wykonania go znacznie odbiega od poprzednio opisywanych.

Jako najdogodniejszą skalę proponujemy przyjąć 1:100. W tym wypadku, budując kadłub wg rys. 5, nie potrzebujemy go nic powiększać, gdyż jest on właśnie reprodukowany w skali 1:100. Jedynie przy wykonywaniu urządzeń pokładowych i nadbudówek, trzeba powiększyć rys. 1 znajdujący się w skali 1:200. Również w skali 1:200 reprodukowany jest rysunek „Zewu Morza" na str. 99, wg którego należy wykonać maszty, żagle i olinowanie. Zatem i ten rysunek trzeba dwukrotnie powiększyć. Dla zorientowania się w szczegółach służą rys. perspektywiczne 2—4. Wracając do skali — jest rzeczą jasną, że jeżeli ktoś chce zbudować „Zew" większy niż proponujemy, może to zrobić powiększając odpowiednio właściwe rysunki.

Model, który opisujemy, pomimo posiadania części podwodnej, nie jest pomyślany jako pływający. Pływające modele żaglowców, od których wymaga się, żeby żeglowały, muszą odpowiadać szeregowi specjalnych warunków, które wykluczają wykonanie modelu dokładnie wg oryginału. Dlatego nasz „Zew", wierną kopię dużego „Zewu", projektujemy jako piękną dekorację i model poglądowy.

Naturalnie, jeśli ktoś się uprze i zechce zrobić z niego model żeglowny — to proszę bardzo. Musi wtedy wydrążyć jak najstaranniej kadłub dążąc do tego, by ścianki były możliwie równomiernie cienkie. Pokład należy wykonać ze sklejki 1 mm lub z tektury, a w kilu trzeba wyciąć miejsce na przymocowanie ołowianego balastu. Wielkość balastu uzależniona jest od wykonania modelu i ustalić ją można jedynie w czasie praktycznych prób na wodzie. Model pływający musi być przed spuszczeniem na wodę dobrze zapokostowany. Nie sądzimy jednak, by świetnie żeglował.

Tyle na wstępie — a teraz nieco praktycznych wskazówek:

Jako materiał na kadłub najlepiej jest wybrać suche deski lipowe, brzozowe, olchowe lub bukowe. W stolarni mechanicznej, na pile tarczowej (uważać na palce!) tniemy posiadane drzewo na deseczki o grubości ½ cm i wymiarach ok. 30x7 cm. Potrzeba ich 13 sztuk. Jeśli ktoś chce zbudować model większy niż proponowaliśmy, musi przygotować sobie deseczki odpowiednio grubsze (np. przy skali 1:50 muszą one mieć 1 cm grubości). Gdy mamy już owe 13 deseczek wygładzamy ich powierzchnię szklistym papierem i przez kalkę wzgl. metodą nakłuwania szpilką przenosimy na nie możliwie jak najdokładniej obrysy I—VII z rys. 5. Największy, środkowy obrys I przekalkowujemy na jedną deseczkę, pozostałe sześć — każdy na dwie. Na każdej deseczce, z wyjątkiem obydwóch deseczek z obrysem VII, zaznaczamy wewnątrz wykonanego obrysu dodatkowo obrys następny, mniejszy, np. na deseczce środkowej wewnątrz obrysu I obrys II, na dwóch deseczkach z obrysem II — obrys III, itd. Ułatwi to nam późniejsze sklejanie deseczek. Gdy uporaliśmy się

już ze żmudnym przekalkowywaniem (chyba żeście się nie pomylili?) wycinamy deseczki wg obrysu zewnętrznego laubzegą uważając, by linia przecięcia była idealnie prostopadła do powierzchni. Po wycięciu sklejamy wszystkie deseczki wg kolejności (patrz rys. 2) klejem kazeinowym (certus) lub w razie niemożności kupienia — zwykłym stolarskim. Należy przy tym uważać, by deseczki przyklejane były jedna do drugiej dokładnie w miejscach zaznaczonych obrysami wewnętrznymi. Po sklejeniu wkładamy całość w imadło i ściskamy aż do całkowitego stężenia kleju (minimum 24 godziny).

W międzyczasie możemy wykonać z tektury szablony, które ułatwią nam obróbkę kadłuba. Dla wykonania ich służą przekroje kadłuba na rys. 5 (na prawo). Jak wygląda szablon widać na rys. 2.

Po wyjęciu surowego kadłuba z imadeł wygładzamy pilnikiem i papierem szklistym powierzchnię pokładu (pamiętając o nadaniu mu właściwego „skoku" czyli wygięcia), po czym przerysowujemy na nim oś symetrii, obrys kadłuba po pokładzie oraz zaznaczamy osie poszczególnych przekrojów (1—8). Następnie grubym pilnikiem - zdzierakiem obrabiamy kadłub aż do otrzymania właściwych kształtów, co sprawdzamy przy pomocy szablonów przykładając je w odpowiednich miejscach (np. szablon 8 do osi 8, itd.).

Oprofilowany i sprawdzony kadłub czyścimy papierem szklistym, potem wiercimy w nim otwory na maszty, twardym ołówkiem zaznaczamy deski pokładu i umocowujemy bukszpryt wykonany z okrągłego patyka. Blindagafel (poprzeczkę pod bukszprytem) robimy z długiej szpilki zamocowanej w otworku przewierconym w dziobie. Watersztagi i waterbaksztagi (liny przytrzymujące bukszpryt od dołu) wykonujemy z czarnej nitki, siatkę ochronną pod bukszprytem — z kanwy.

Delikatną robotą jest wykonywanie nadburcia. W odstępach co 5 mm wybijamy dłutkiem na krawędzi kadłuba maleńkie rowki, w których umocowujemy wsporniki nadburcia wykonane ze sklejki 1 lub 2 mm i wycięte tak jak na rys. 2. Samo nadburcie najlepiej jest wykonać również ze sklejki (1 mm) lub też grubego fornieru. Jeśli mamy do dyspozycji sklejkę — przed przyklejeniem do wsporników wyginamy ją odpowiednio nad parą. Ster wycinamy ze sklejki lub grubej tektury. Jeśli chcemy by był ruchomy umocowujemy go na ośkach ze szpilek (tak jak na rys. 2). Śrubę fabrykujemy z kawałka blaszki miedzianej. Wszelkie szpary w kadłubie zakładamy szpachtlówką (klej stolarski zmieszany z kredą).

Nadbudówki, skajlajty, windę kotwiczną, szalupy, urządzenie sterowe itd. wykonujemy wg rys. 1 i 3. Te części nie powinny przysporzyć trudności, gdyż są prawie analogiczne do wykonywanych już przy poprzednich modelach.

Maszty i wszelkie drzewca robimy z odpowiednich, okrągłych patyków. Umocowanie drzewc ruchomych pokazane na rys. 4 nie odbiega zasadniczo od tego, które zastosowaliśmy przy bomach ładunkowych w modelu „Gen. Waltera". Całkowite olinowanie wykonujemy z nitek jedwabnych, bloki — z koralików. Światła burtowe umocowane na wantach fokmasztu — takie jak przy modelu „Karpat".

Żagle wykonujemy z jakiegoś cienkiego białego materiału. Najlepszy będzie jedwab. Bryty można zaznaczyć na żaglach przez wykonanie na nich na maszynie do szycia odpowiednich ściegów białą nitką. Opłaci się to robić jedynie przy większych modelach (np. w skali 1:50), gdyż przy małych żagle z brytami wyglądają nieładnie. Przy zupełnie małym modeliku (np. w skali 1:200) wystarczą żagle z papieru.

Kadłub powyżej linii wodnej, nadburcia i nadbudówki malujemy na biało. Pokład pozostanie w naturalnym kolorze drzewa, należy go jedynie pociągnąć bezbarwnym lakierem. Część podwodna kadłuba — czerwona. Maszty — żółte, wszystkie pozostałe drzewca tj. stengi na masztach, bukszpryt, bomy, gafle — nie malowane, pociągnięte politurą. Listwa biegnąca po nadburciu — naturalny kolor drzewa. Otwory tj. okienka — czarne.

Na zakończenie ważna uwaga: przy budowie modelu wielokrotnie będziecie umocowywali różne jego fragmenty przy pomocy wbijanych w drzewo szpilek. Grozi to odłupaniem się kawałków, a nawet rozłupaniem jakiejś części na dwoje. Aby tego uniknąć należy przed wbiciem szpilki przewiercić otwór w drzewie za pomocą wypalenia go rozżarzonym drucikiem. Dopiero wówczas wbijanie szpilki nie grozi „katastrofą". O ile szpilka jest za długa należy ją przed wbiciem odpowiednio uciąć i koniec zaostrzyć.

To już chyba wszystko — zatem powodzenia w robocie. Następny kącik modelarski — dopiero we wrześniu.

S. W. & J. M.

LEKTURA MORSKA

RADZIECKIE KSIĄŻKI O MORZU

Wielu z Czytelników „Żeglarza" interesuje się książkami morskimi w jęz. obcych. Ponieważ rosyjski należy do języków stosunkowo łatwych i coraz bardziej u nas znanych, dlatego zwracamy uwagę poszukiwaczy literatury morskiej właśnie na książki radzieckie. Ukazująca się w ZSRR literatura techniczna — bo taką mamy w tej chwili na myśli — ma ustaloną sławę: wszechstronna, oparta o najnowsze zdobycze światowe, wyczepująca, poza tym — tania.

Ma też jedną wadę. W zbyt skromnych porcjach dosyłana jest do polskich księgarń.

Dlatego więc podajemy tu Czytelnikom informacje o kilku książkach, żeby wywołać falę zapytań w księgarniach, zwłaszcza księgarniach Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, która może wywoła ten skutek, że interesujące książki będą sprowadzane w większych ilościach i będą łatwiejsze do nabycia.

Najbardziej popularny charakter ma książka: F. M. Szedlink „POSTROJKA SZLUPOK" (Budowa szalup), Moskwa 1947, str. 115, cena zł 50.

Dziełko zawiera dokładny opis kolejnych stadiów budowy szalupy oraz potrzebnych do budowy narzędzi.

Z mniejszych rozmiarów — M. Ł. Szczerbakow „BUI I ICH WOORUŻENIE" (Boje i ich uzbrojenie), Moskwa, 1946, str. 54, cena zł 30 oraz I. F. Moskalenko „SUDOWYJE JAKORIA, JAKORNYJE CEPI I UCHOD ZA NIMI" (Okrętowe kotwice, łańcuchy kotwiczne i obchodzenie się z nimi), Moskwa, 1947, str. 41, cena zł 15) — zawierają dokładne opisy techniczne, liczne rysunki i tablice dotyczące objętych treścią tematów.

Wreszcie dla interesujących się oceanografią — kopalnią wiadomości może się stać obszerne dzieło dr W. P. Zenkowicza „DYNAMIKA i MORFOŁOGIA MORSKICH BIEREGOW" (Dynamika i morfologia brzegów morskich) t. I, Moskwa, 1946, str. 495, zł 300. Całość obliczona jest na 4 tomy. Tom I poświęcony jest opisom procesów zmian w ukształtowaniu brzegów morskich, wywołanych przez ruchy wody (fale, prądy, zmiany poziomu morza). Książka jest bogato ilustrowana i przyda się w niejednej bibliotece szkolnej.

NOWA POŻYTECZNA KSIĄŻKA MORSKA

W kwietniu br. ukazała się nakładem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni książka pt.:

„BUDOWA OKRĘTU"

napisana przez Dyrektora PSM w Gdyni — inż. bud. okrętów Antoniego Garnuszewskiego.

„Budowa okrętu", będąc zasadniczo podręcznikiem dla uczniów Szkół Morskich, stanowi interesującą lekturę dla każdego, kogo sprawy żeglugi bliżej obchodzą. Ciekawa treść, przystępny poziom, bogactwo rysunków i tablic poglądowych — stawiają ją w rzędzie książek jakie przede wszystkim powinien znać i mieć w swej bibliotece każdy Czytelnik „Żeglarza".

„Budowę okrętu" (cena 750,— zł) można dostać w księgarniach wzgl. można ją zamawiać bezpośrednio w PSM — Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 85.

„ZEW MORZA"

(dokończenie ze str. 99)

wiosną 1946 r. uruchomił w Dziwnowie swój pierwszy ośrodek na Ziemiach Zachodnich — zainteresował się kadłubem i wszedł w jego posiadanie. Przy wydatnej pomocy uczestników kursów pracy morskiej uzupełniono braki w poszyciu i zlikwidowano liczne przestrzeliny od kul karabinowych, uszczelniono i pomalowano kadłub. „Zew" spłynął na wodę 22-go września 1946 r., a w drugiej połowie listopada kuter rybacki PCWM „Gdy 84" przyholował go do Gdyni. Brak pieniędzy na wykończenie statku, brak materiałów, planów i odpowiedniego motoru spowodowały, iż dopiero jesienią 1947 r. „Zew Morza" znalazł się na Stoczni Północnej w Gdańsku, która podjęła się jego wykończenia. Obecnie prace Stoczni, jak już wspominaliśmy, dobiegają końca.

Charakterystyka „Zewu Morza" jest następująca: pojemność brutto ok. 114 RT, długość całkowita wraz z bukszprytem 31,3 m, długość pomiędzy pionami 21,1 m, szerokość 6,5 m, zanurzenie konstrukcyjne 3 m, wysokość boczna 4,3 m, powierzchnia żagli na wietrze wynosić będzie 365 m^2, motor pomocniczy typu Herkules-Diesel, 6 cyl., o mocy 160 KM. Statek będzie mógł zabierać ok. 30 uczniów i praktykantów oraz ok. 6 osób załogi stałej.

RYBACTWO

LOTERIA

Tak można śmiało określić połów łososia na pławnice dryfujące.

Jest coś z pierwotnych instynktów myśliwskich w niepokoju, jaki ogarnia rybaków u przednówka sezonu pławnicowego, coś, co każe człowiekowi zapomnieć o wszelkich trudach i niewygodach i z zapałem nierzadko godnym lepszych wyników rzucić się w wir hazardu.

Bo też połów łososia to z punktu widzenia wkładów pieniężnych i wyników — czysty hazard.

* * *

Pławnice, są to sieci o kształcie wydłużonych prostokątów o wymiarach 6 na 25 metrów. Podwieszone na rzędzie korków zwisają w wodzie ciężarem namokniętego włókna, pozbawione jakichkolwiek innych obciążeń. Wiąże się je ze sobą w rzędy o około 100—140 sieciach, co stwarza jakby wolno zawieszoną u powierzchni wód firankę, czy jak kto woli (modne słowo) kurtynę długości kilku kilometrów, stanowiącą w okresie wiosennym w ciemne noce zdradliwą pułapkę dla baraszkującego w warstwach powierzchniowych łososia.

Co dziesięć przeciętnie sieci stawia się bojki rybackie. Początek, koniec i — zwykle — środek „firany" oznakowany jest bojami świetlnymi, ostrzegającymi statki i umożliwiającymi kutrowi pilnowanie swoich sieci. — Cena jednej kompletnej pławnicy wynosi dziś ok. 5000 zł.

* * *

Jest popołudnie. Wiatr wyraźnie osłabł. W porcie władysławowskim ruch. Kilkuset Duńczyków i Szwedów, korzystających z gościny polskiego portu w swych bałtyckich połowach, zwija się żwawo klarując sieci. Dotychczas rozłożone na molach, plażach i trawnikach, podwieszone u masztów i gafli są na gwałt buchtowane i układane na pokładach w sposób umożliwiający łatwe wystawienie. Zaszczekały pierwsze wybuchy zaskakujących silników. Szwedzi są dziś pierwsi. Łodzie już opuszczają port. Łomot silników staje się coraz głośniejszy. Cały port i morze stanowią jedną zinterferowaną płaszczyznę huków. Już i nasze polskie kutry i kuterki, łodzie i nawet łódeczki wysuwają się z portu to pojedynczo, to grupami. Szalony wyścig daje efekt. Po godzinie nie ma tu już nikogo. Za to morze w sektorze jakich sześćdziesięciu stopni bieli się, zieleni i brązowi różnokolorowymi żaglami. Noc zapowiada się chmurna. Wszystkich ogarnia podniecenie.



Duńskie i szwedzkie kutry łososiowe — bazujące we Władysławowie.

Płyniemy w grupie trzech pokładowych łodzi na NNO. Fala kołysze nami zdrowo, dziób coraz to wzbija rozprysk słonej piany tnący w twarze jak deszcz nawalnicy. Moglibyśmy właściwie zwolnić, lecz ambicja nie pozwala. A poza tym trzeba się trzymać tych skandynawskich spryciarzy. Żeby na tym zjedli. Cała flotylla kilkuset „Dunów" i „Szwedów" nic innego cały rok nie robi poza połowami łososia (zimą na takle).

Nadciągającymi szarymi smugami zmierzch zastaje nas daleko w Bałtyku gorączkowo wyrzucających sieci.



Wygrany los na „loterii".

Kosze chroniące przed wkręceniem się sieci w śrubę zwalniają tak bardzo bieg kutra, że trzeba włączyć motor na pełny gaz. Łódź dygocze wszystkimi spojeniami. Fala zaokrągliła się przechodząc w rozkołys podobny do wzburzonego oddechu zmęczonych piersi. Prąd wzbudzony wiatrem nic nie traci na sile — widać to po dryfie kutra w stosunku do sieci.

W zupełnej już ciemności zapalamy ostatnią latarnię. Noc nadchodzi pełna troski: nie można się dziś wskutek zbyt silnego prądu przyczepić do sieci. Poza tym, mimo że stoimy tak „wysoko", coraz to jakieś statki niepokoją nas swymi światłami. Trzeba podpływać sygnalizując reflektorem i przeprowadzać je wzdłuż sieci. W spokojne noce może nawet i nie warto podejmować tego trudu. — Czy wiecie, że statek przecinający sieci napędza do nich łososie? Z reguły po brzegach 2—3 sztuki. Opłaca się nawet późniejsze flikowanie (cerowanie) — gorzej wszakże, kiedy kapryśne prądy rozdzielą przeciętą firanę. Nieraz i kilkunastogodzinne szukanie idzie na próżno — rybak musi pogodzić się z wielusettysięczną stratą. Że to nie jest rzadki przypadek, pouczyła nas właśnie ta dość spokojna noc. Kuter władysławowski po raz pierwszy zastawił dziś swoje nowe 70 sieci. Wachtowy, obserwujący światło pławnic zagapił się i rano okazało się, iż kuter stoi u cudzych sieci. Własnych nie udało się znaleźć.

Wróćmy jednak do naszego połowu. Z nastaniem nocy znikło też uczucie samotności. Oto wokół — jak okiem sięgnąć — po krańce horyzontu morze zapaliło się setkami świateł. Po kilku godzinach trudno już się zorientować, gdzie są nasze sieci, tak się zmienia konfiguracja i rozstawienie otaczających nas świateł. Wachtowy nie spuszcza wzroku z naszej najbliższej latarni. Mniej więcej co godzinę podnosimy kotwicę i podpływamy do dryfujących z prądem sieci. Dryfujemy na SO, jednak niedaleko od nas inne sieci znoszone są na W. Dziwny przekładaniec. Zostajemy poprostu przetasowani, co znów nie każdemu wychodzi na zdrowie. Obok inny kuter ustecki znajduje rano swe sieci splątane z siećmi trzech jeszcze innych kutrów w tzw. „kiełbasę".

Och, te kiełbasy! Przyjdzie w nocy trochę wiatru, natrafi się na silniejszy prąd i rano zamiast łososi — „kiełbasa". Zwinięte w gruby sznur sieci, splątana w wał firana. Cóż to za robota — odpląływanie! I sieci niszczą się niebywale.

Noc jest ciemna, jednak rano czeka nas rozczarowanie. Woda w swych powierzchniowych warstwach zimna, łosoś „idzie" głębiej. Złowione nieliczne sztuki zaplątane są u samej dolnej krawędzi sieci. Rzedną nam miny.

A tymczasem jeszcze przed tygodniem w ciągu jednej nocy łowiło się po 80 sztuk. Przy przeciętnej wadze sztuki 8 kg i cenie 600 zł/kg wielu z rybaków chwaliło sobie przez 8 dni swój zawód. Ci, którzy przybyli później lub nie byli gotowi na czas, mają teraz smutne miny. No, może maj, jako miesiąc cieplejszy, da lepsze wyniki.

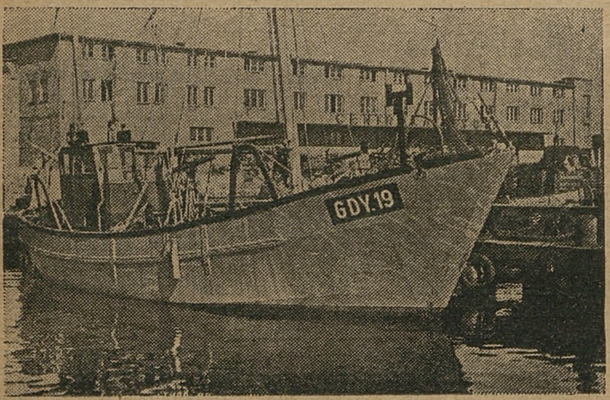
* * *

Pławnice łososiowe, jak wszystkie sieci konopne, wymagają szczególnie pilnej dbałości, zapobiegającej ich gniciu.

STALOWE KUTRY RYBACKIE

W związku z dużymi trudnościami uzyskania odpowiedniego materiału drzewnego, powstała myśl budowy kutrów ze stali okrętowej. Myśl tę zrealizowała Stocznia Gdańska, budując serię 10 kutrów stalowych konstrukcji całkowicie spawanej dla Towarzystwa Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego „Arka" w Gdyni.

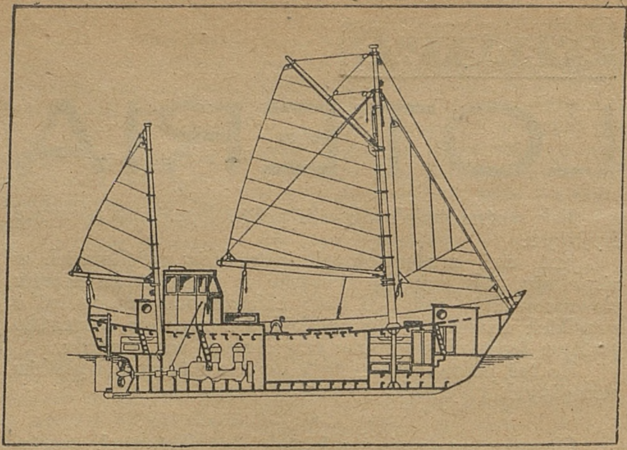
Patrząc na kuter rybacki wydawałoby się, że jego rozwiązanie konstrukcyjne nie nastręcza większych trudności. W rzeczywistości mała ta jednostka rybacka wymaga dokładnego opracowania ze względu na różnorodność warunków, jakim musi odpowiadać i które należy zgrać ze sobą. Przy projektowaniu kutra stalowego wystąpiło szereg innych trudności, które należało pokonać, a które związane były z przejściem na nowy budulec. Poza tym zastosowano szereg nowych myśli w celu uproszczenia i tym samym potanienia budowy. I tak np. kadłub kutra nie jest w przekrojach poprzecznych obły, a składa się z szeregu płaszczyzn. Dzięki temu uniknięto kosztownego wyginania płyt poszycia w trzech płaszczyznach. Przy montażu kutra zastosowano obrotnice z odpowiednio dopasowanymi szablonami tak, że wszystkie spoiny można



Jeden z czynnych już kutrów stalowych w porcie rybackim w Gdyni.

było wykonywać poziomo a nie sufitowo („nad głową"). Powiększa to nie tylko szybkość spawania ale i jakość spoiny. Cały szereg elementów kadłuba był tak opracowany, aby można je wykonywać w całości na warsztacie, a następnie już w gotowym stanie montować z resztą kadłuba na obrotnicy. W ten sposób wykonano pokłady, grodzie, fundamenty motorowe, nadbudówki i inne. Również i maszty kutra zostały wykonane z blach zwalcowanych i zespawanych ze sobą.

W chwili obecnej 3 kutry tego typu dokonują już połowów. Początkowo z różnych stron wysuwano szereg krytycznych uwag zarówno co do samej koncepcji jak i do szczegółów konstrukcyjnych. Dziś można powiedzieć, że uzyskane wyniki potwierdziły słuszność tezy dużej opłacalności kutra stalowego. Okazało się, że



Przekrój stalowego kutra rybackiego.

zastosowane łamane kształty kadłuba zupełnie nie ustępują, jeżeli chodzi o uzyskaną szybkość, normalnym kształtom obłym, a nie wiadomo czy dokładniejsze pomiary nie wykazałyby nawet ich przewagi nad innymi typami kutrów. Obawy o duże wibracje, spowodowane rezonansem stalowej konstrukcji, okazały się również niesłuszne. Na wszystkich trzech kutrach nie odczuwa się praktycznie żadnego przenoszenia wibracji na skutek pracy silnika i śruby napędowej.

Jedyną usterką, którą podnoszą rybacy, to skłonność kutra do „kiwania się" na fali. Nie można tu jednak obwiniać budulca tj. faktu, że kutry zbudowane są ze stali okrętowej a nie z drzewa. Kwestia zachowania się małej jednostki na fali jest bardzo skomplikowana i nieuchwytna dokładniej rachunkowo. Wchodzą tu w grę takie czynniki jak: wysokość metacentryczna,*) moment bezwładności kadłuba, stosunek czasokresu wahań własnych jednostki do długości i szybkości posuwania się fali (co znów zależne jest od kursu względem kierunku fal) i wreszcie wpływ masy wody, poruszanej w czasie wahań jednostki przez jej zanurzoną część kadłuba. Dopiero dokładne badanie wpływu tych poszczególnych czynników mogło by doprowadzić do właściwego rozwiązania w danym wypadku i zastosowania go przy projektowaniu nowego prototypu. Na razie, w celu zredukowania kołysań stalowych kutrów, na będących jeszcze w budowie zastosowano stępki przechyłowe o specjalnej konstrukcji tj. takie, aby nie przeszkadzały w czynnościach rybołówczych. Na większych jednostkach zastosowanie stępek przechyłowych zmniejsza kołysania boczne o ok. 20%.

Reasumując, można stwierdzić, że kutry stalowe zdały egzamin i należy się spodziewać, że przełamią one dość niezrozumiałą niechęć naszych rybaków do stalowych kadłubów, które wnoszą ze sobą szereg niewątpliwych zalet. I największą satysfakcją tych wszystkich, którzy stalowy kuter obmyślali i budowali, będzie świadomość, że rybak, stojąc na nim w obliczu niebezpieczeństw, jakich mu nie szczędzi morze, będzie ufny w swój statek, jak bohater z „Taifunu" Conrad'a, ponieważ wie, że „dobrzy ludzie go budowali".

W. O.

*) pojęcie z dziedziny teorii statku.

Głównym środkiem zabezpieczającym sieci przed gniciem jest impregnowanie ich garbnikiem (takim samym, jakim garbuje się skóry). Garbnik okrywa włókna otoczką, nie dopuszczającą doń bakterii, nadając prócz tego pławnicom ciemno brązową barwę, utrudniającą łososiowi spostrzeżenie zastawionej nań pułapki. Ktokolwiek trudnił się połowami łososia wiosną, widział napewno nieraz wrzecionowaty, oblany srebrem kształt tej ryby, jak śmiałym łukiem skoku przebywa dostrzeżoną przeszkodę sieci. Tak więc sieci muszą być ciemne, szczególnie w maju, kiedy noce są jasne i krótkie.

* * *

Nim skończyłem opowieść o łososiowej loterii, nasz kuterek przeszedł ciężkie perypetie. Urwała się podstawa od silnika. Potężne, lane bloki żelazne popękały jak szkło. Chyba pierwszy wypadek tego rodzaju w historii motorowych kutrów. Z trudem zreperowany kuterek zawziął się widocznie na swego właściciela, gdyż na pierwszym już nocnym wyjeździe pękł tryb w sprzęgle. Że „nie wtedy się psy karmi, kiedy się idzie na polowanie", jak mawiali nasi przodkowie, niewiele jest nadziei na bieżący sezon. Sprzęgła dostać nie można, a tu już maj. No, cóż? „Rybakiem trzeba się urodzić" — jak mawia złośliwie mój wspólnik myśląc oczywiście o przysłowiowym lucie szczęścia.

Zresztą nawet tak bardzo się nie martwię. Na loterii przecież nie wszystkie losy wygrywają.

Witold Zubrzycki

MANEWROWANIE POD ŻAGLAMI

Statek żaglowy (szalupa, jacht) jest w pewnych wypadkach ograniczony w swojej swobodzie ruchów kierunkiem i siłą wiatru; nie może więc on utrzymywać zawsze takiego kursu, który mu pozwoli najkrótszą drogą osiągnąć cel; musi on wybierać „drogę łamaną" — czyli lawirować, krzyżować, a więc zmieniać co jakiś czas swój kurs.

Wyjście z portu i wejście do niego, dobijanie do nabrzeża itd. wymaga pewnych specjalnych ruchów, „obrotów" statku; wszystkie te czynności zwiemy ogólnie manewrowaniem.

Przed omówieniem manewrów pod żaglami, należy kilka słów poświęcić „zwrotom i pojęciom" żeglarskim.

Statek może iść ostrzej lub pełniej w stosunku do kierunku wiatru; znaczy to, że kąt między kierunkiem wiatru a kursem statku jest w pierwszym wypadku mniejszy, a w drugim — większy.

Odpaść od wiatru — tzn. zwiększyć, a wyostrzyć — zmniejszyć kąt między kursem statku a linią wiatru .

Terminy: stawiać lub podnosić żagle oznaczają tę samą czynność. Refować żagle — to zmniejszać (chwilowo) ich powierzchnię.

Cumowaniem zwiemy czynność „przywiązywania" statku do nabrzeża lub innego statku przy pomocy lin (cum, springów).

Czynność „odwiązania" statku zwie się odcumowaniem. Stanąć na kotwicy, zarzucić kotwicę, zakotwiczyć — to różne terminy oznaczające tę samą czynność; czynność odwrotna — to podniesienie kotwicy, odkotwiczenie.

STAWIANIE, SPUSZCZANIE I REFOWANIE ŻAGLI.

Naogół stawiamy żagle zaczynając od tylnych; na slupie najpierw grot — później fok. Przy ożaglowaniu gaflowym musimy pamiętać, żeby pik gafla był wyżej niż szpona. Dobrze postawiony grot nie powinien mieć (przed wypełnieniem wiatrem) zmarszczek poziomych. Należy pamiętać o uporządkowaniu fałów!

Normalnie spuszczamy żagle zaczynając od przednich. Przy tej czynności należy równocześnie luzować fały, aby żagiel, spadając nieoczekiwanie, nie wpadł do wody.

Zarówno przy spuszczaniu jak i stawianiu żagli należy uważać, aby żagle miały „wolną drogę" tzn. nie zaczepiały o jakieś przedmioty, mogące je uszkodzić.

Refować, tzn. zmniejszać chwilowo powierzchnię żagli, możemy w różnych warunkach — w porcie lub w czasie pływania. Przy refowaniu w ruchu należy pamiętać o tym, że statek nie może utracić zupełnie szybkości; musi on mieć taką szybkość, przy której jeszcze działa ster. Refujemy żagle albo przy pomocy tzw. reflinek lub refpatentów (urządzeń trybowych do obracania bomu); na wielu jachtach fok refuje się przy pomocy obracalnego drzewca, do którego jest on przymocowany zamiast do sztagu. Na większych jachtach nie refuje się foka, a zakłada się mniejszy — tzw. fok sztormowy.

MANEWRY POD ŻAGLAMI.

Przy niżej omawianych manewrach przyjmuje się, jeżeli inaczej nie powiedziano, że manewrujemy statkiem typu slup.

Odejścia

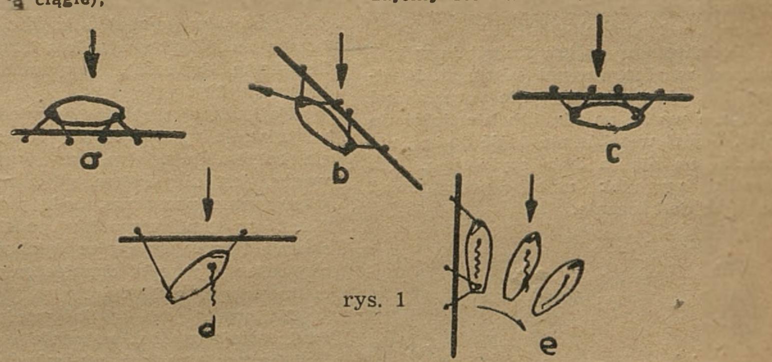
Odejście od boi —

A. Czynności przygotowawcze:

a) postawienie grota (szkoty luźne!);
b) przygotowanie foka do postawienia (przymocowanie rogów — fałowego, halsowego itd.);
c) przygotowanie cumy do oddania;
d) obmyślenie drogi odejścia, rozejrzenie się w sytuacji (inne statki, mielizny itp. przeszkody, które mogą się znaleźć na drodze statku).

B. Odejście (np. lewym halsem):

a) wyczekanie momentu, kiedy statek obróci się lewą burtą;
b) kiedy ten moment złapiemy, stawiamy szybko fok;
c) wybieramy lewy fokaszkot i luzujemy cumę (grot luz!);
d) fok, pracując, odrzuca dziób łodzi w prawo; wiatr mamy z przodu, łódź ma przy pracy foka w tym momencie ruch wsteczny dlatego też, ponieważ chcemy, aby dziób odchodził dalej w prawo, dajemy ster w lewo (cumę jeszcze trzymamy, luzując ją ciągle);



rys. 1

e) gdy dziób łodzi odpadnie ostatecznie w prawo — cumę puszczamy, fok na środek, grot jak przy bejdewindzie. Przy ruchu wstecznym ster w lewo, przy posuwaniu się — w prawo. W dalszym ciągu odpadamy od wiatru, aby zyskać na szybkości;
f) gdy odpadniemy mniej więcej do półwiatru (bez względu na to, jakim kursem będziemy potem szli) i łódź zacznie być posłuszna sterowi, fok dajemy na prawo, nabieramy szybkości i kładziemy się na właściwy kurs.

Błędem, najczęściej popełnianym przy odejściu wyżej wymienionym, jest trzymanie łodzi ostro do wiatru, co powoduje brak szybkości, a tym samym zdolności manewrowania. Bez szybkości żaden zwrot się nie uda!

Odkotwiczenie

Manewr ten jest podobny do odejścia od boi. Ma on swoje plusy (np. więcej miejsca niż przy boi, możność nadania statkowi pewnego ruchu), lecz nie brak i minusów (np. w razie nieoderwania się kotwicy od dna po uprzednim nadaniu dużego ruchu statkowi, wskutek szybkiego wybierania liny kotwicznej, możemy stracić kotwicę lub też „kręcić się" dookoła niej).

Aby uniknąć tych minusów, wybieramy linę kotwiczną powoli, ruchem ciągłym a nie zrywanym.

Żagle stawiamy w tej samej kolejności, jak przy odejściu od boi. Odchodzimy przeważnie tym halsem, z której strony jest lina kotwiczna (np. jeżeli lina kotwiczna jest po lewej burcie, to odchodzimy lewym halsem, gdy zaś po prawej burcie — prawym halsem).

Po wybraniu luzu liny kotwicznej stawiamy fok i — aby nam nie przeszkadzał w pracy i nie wyrzucił dziobowego za burtę — przywiązujemy go do sztagu nitką, grempłem itp.; w ten sposób otrzymamy z foka wałek, który za pociągnięciem szkotów rozwinie się (nitka wtedy pęknie).

Przypuśćmy teraz, że linę kotwiczną mamy po prawej burcie, a więc odchodzimy prawym halsem.

W chwili oderwania kotwicy od dna, wybieramy prawy foka szkot. Dziób zacznie odpadać w lewo. Najczęściej łódź ma w tym momencie ruch wsteczny, dajemy więc ster w prawo (sternik musi dobrze zaobserwować jaki ruch ma statek); gdyby łódź miała ruch naprzód, to dajemy ster w lewo.

Trzeba pamiętać, tak jak przy odejściu od boi, że musimy nabrać szybkości, odpadamy więc od wiatru.

Dalej postępujemy tak, jak przy odejściu od boi.

Odejście od nabrzeża

Różne sposoby odejścia od nabrzeża w zależności od kierunku wiatru podane są na rys. 1.

W sytuacji podanej na rys. 1 a odejść możemy, zawożąc kotwicę. Dalej postępować tak, jak przy odkotwiczeniu.

Przypadek drugi: wiatr wieje skośnie do nabrzeża (patrz rys. 1 b).

W tym przypadku odejście jest najłatwiejsze. Mamy możność swobodnego postawienia żagli i doskonałe warunki odejścia. Wystarczy wybrać trochę grot i fok oraz odprowadzić lekko sterem dziób, a łódź łatwo oderwie się od nabrzeża. Przy odejściu tym uważać na to, aby nie dawać steru bardzo w bok i nie wystawiać foka na wiatr, gdyż spowoduje to gwałtowne odpadnięcie dziobu, a tym samym rufa może zawadzić o brzeg.

W sytuacji podanej na rys. 1 c musimy, ze względu na wanty, ustawić jacht tak, jak podaje rys. 1 d. Kiedy mamy już takie położenie łodzi, stawiamy żagle, fok wynosimy na wiatr; kiedy dziób odpadnie, przyciągamy trochę grot i odchodzimy.

Jeżeli wiatr wieje wzdłuż nabrzeża (rys. 1 e) to jacht, pchany przez wiatr, będzie miał w początkowym stadium ruch wsteczny; aby ten ruch ograniczyć, trzymamy do ostatniej chwili tzw. spring rufowy. Pod krawędź rufy podłożyć odbijacz!

Odpychamy dziób, fok dajemy na wiatr, ster na zewnątrz, następnie wybieramy grot, fok na środek, a potem szybko fok i ster na zawietrzną.

Kotwiczenie, dobijanie do nabrzeża, boi etc.

1. Stawanie na kotwicy.

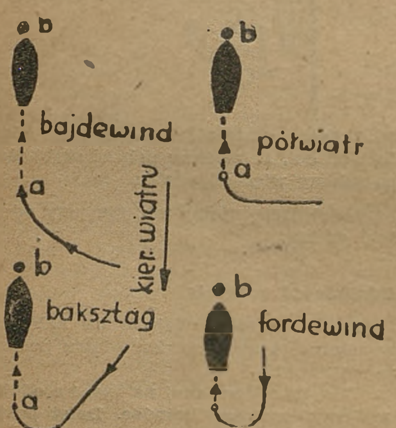
Do miejsca, w którym mamy rzucić kotwicę, podchodzimy ostrym bejdewindem; zrzucamy fok i przechodzimy do łopotu. Nie należy rzucać kotwicy wtedy, kiedy statek zatrzymał się — (po zwróceniu dziobem do wiatru) — a to celem uniknięcia zaplątania łańcucha kotwicy (ew. liny kotwicznej) o łapy kotwicy. Najlepiej rzucić kotwicę w momencie cofania się statku — ew. w czasie biegu do przodu. Przy większych głębokościach (dla jachtów np. powyżej 15 m) nie należy rzucać kotwicy, a wyluzować ją powoli.

2. Dobijanie do boi.

Podchodzimy do boi, pracując żaglami tak, jak przy stawaniu na kotwicy.

Istnieje jednak w tym manewrze ta trudność, że musimy dobrze wycelować na boję, żeby do niej dojść.

Podchodzimy do boi dokładnie w linii wiatru, ze zluzowanymi szkotami. Musimy tak obliczyć, aby nie przeskoczyć boi, nie wpaść na nią lub nie dojść do niej. Lepiej wszakże nie dojść do boi, niż wpaść na nią z dużą szybkością. Na wszelki wypadek należy przygotować kotwicę do rzucenia.



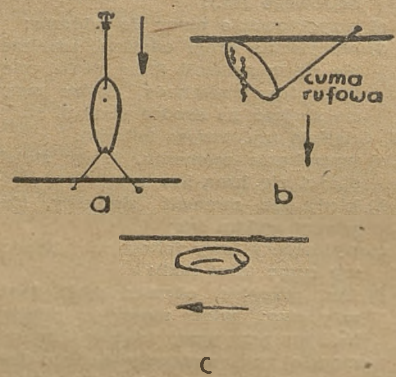
rys. 2

Ważną rzeczą przy dochodzeniu do boi jest obliczenie odległości, którą łódź ma przejść własnym rozpędem. Odległość ta zależy od kształtu jachtu, szybkości i kierunku, z którego podchodzimy do boi. Na rys. 2 podane są punkty, od których statek powinien dojść do boi własnym rozpędem. Odległość między punktem a i boją b zmienia się między innymi w zależności od kursu, którym szliśmy. Odległość między a i b przy podejściu w półwiatr i bejdewind jest prawie jednakowa. Przy podejściu do boi z baksztagu, odległość ta zmniejsza się, a przy fordewindzie jest najmniejsza. Pochodzi to stąd, że przy fordewindzie skręt jest najgwałtowniejszy, a więc i siła hamująca większa, co pozwala na bliższe dochodzenie; przy baksztagu skręt mniej gwałtowny, a odległość ab większa — itd.

W zależności od stanu wody (falowanie) odległość ta też będzie większa lub mniejsza: przy fali mniejsza, a przy spokojnej wodzie większa.

3. Przybijanie do nabrzeża.

Do nabrzeża podchodzimy z jego strony „zawietrznej", tj. gdy wiatr wieje od nabrzeża. W przeciwnym wypadku, tzn. gdy wiatr wieje na nabrzeże, musimy podchodzić ze spuszczonymi żaglami.



rys. 3

W tym ostatnim wypadku najlepiej jest stanąć w pewnej odległości od nabrzeża na kotwicy, a potem luzując linę kotwiczną (łańcuch), przycumować się rufą (rys. 3 a).

Najtrudniej jest dobić wtedy, gdy wiatr wieje wprost od nabrzeża; stanięcie bokiem do wiatru, ze względu na wanty, jest niemożliwe, gdyż żagle, zatrzymywane przez nie, będą pracowały. Toteż w tym wypadku podchodzimy skośnie i rzucamy oprócz dziobowej, cumę rufową, w celu zapobieżenia odrzuceniu rufy (rys. 3 b).

Najłatwiej jest dobijać wtedy, kiedy wiatr wieje wzdłuż nabrzeża (rys. 3 c). Podchodzenie w tych warunkach ma jeszcze tę zaletę, że możemy bieg jachtu przyhamować fokiem, wystawiając go na wiatr, a na małych jachtach także grotem.

4. Dobijanie do statku na kotwicy.

Do statku dobijamy tak, jak do nabrzeża; mamy tutaj tę dogodność, że wiatr wieje wzdłuż statku. Dobijamy dziobem pod wiatr. Uważać trzeba, szczególnie przy dobijaniu do rejowców na to, aby nie zaczepić masztem o olinowanie niższych rei.

Odbijamy tak, jak od nabrzeża. Do przedmiotu będącego w ruchu dobijamy w kierunku jego biegu (jeżeli wiatr nam na to pozwala); odbijamy tak samo w kierunku biegu tego przedmiotu, przy którym byliśmy przycumowani.

Krążąc koło statku, stojącego na kotwicy, należy uważać na jego łańcuchy kotwiczne!

Pływanie pod wiatr (lawirowanie).

Kiedy mamy płynąć w tym kierunku, z którego wieje wiatr, to samo przez się jest zrozumiałe, że nie możemy tego uczynić drogą prostą; droga ta będzie składała się z szeregu odcinków, nachylonych do kierunku wiatru pod pewnym kątem (patrz rys. 4).

Ten rodzaj pływania zwie się lawirowaniem. Przy lawirowaniu raz jedna, drugi raz druga burta jest nastawiona do wiatru. Mówi się, że płyniemy raz jednym, raz drugim halsem.

Zwroty.

Jak wyżej powiedziano, jacht często musi zmieniać swój kurs z przechodzeniem przez linię wiatru. Taka zmiana kursu nazywa się zwrotem. Rozróżniamy dwa rodzaje zwrotów: zwrot przez sztag i zwrot przez rufę.

a) Zwrot przez sztag —

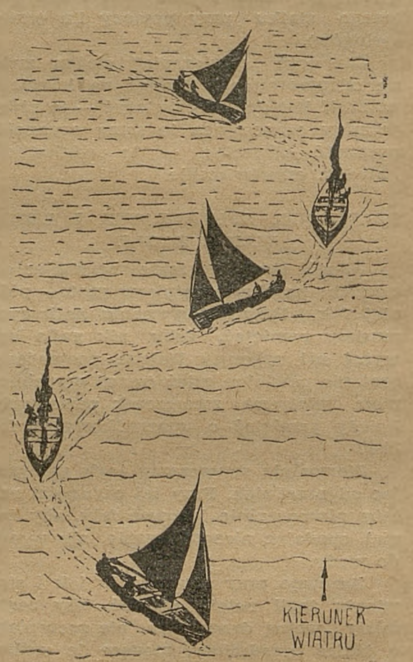
Na rys. 5 a linią przerywaną zaznaczono drogę statku, który robił przy zmianie halsów zwrot przez sztag.

Zwrot ten polega na tym, że przechodzimy linię wiatru najpierw dziobem; odróżniamy w nim dwa stadia: pierwsze (I), gdy statek doprowadzamy dziobem do linii wiatru i drugie (II), gdy statek odpada od tej linii i kładzie się na drugi hals.

W stadium pierwszym, doprowadzając statek do linii wiatru, staramy się nadać mu taką szybkość, aby siłą inercji przeszedł przez linię wiatru, nawet przy trudnych warunkach (np. przy silnej fali).

W stadium drugim ułatwiamy jachtowi odpadnięcie od wiatru. Przy zwrocie przez sztag, w jego stadium pierwszym, staramy się uczynić jacht nawietrznym, w stadium drugim — zawietrznym.

Należy unikać gwałtownego skręcania sterem, aby nie hamować biegu!



rys. 4

Zwrot przez sztag na szalupie jest często niemożliwy bez pomagania sobie załogą, jako ruchomym balastem; aby zwrot nam się udał musimy przerzucać załogę na dziób w pierwszym stadium, a następnie na rufę (drugie stadium). Wygląda to następująco:

Dla nabrania szybkości odpadamy od wiatru. Następnie, rozpoczynając zwrot przez sztag (I stadium), wybieramy możliwie najwięcej grot (aż do płaszczyzny środkowej), luzujemy szkoty foka zupełnie a nawet spuszczamy lub „zgarnia-

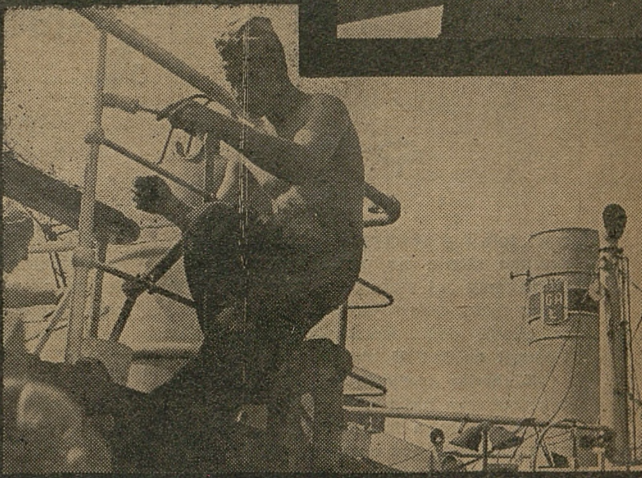
JUNGOWIE NA „DARZE POMORZA"

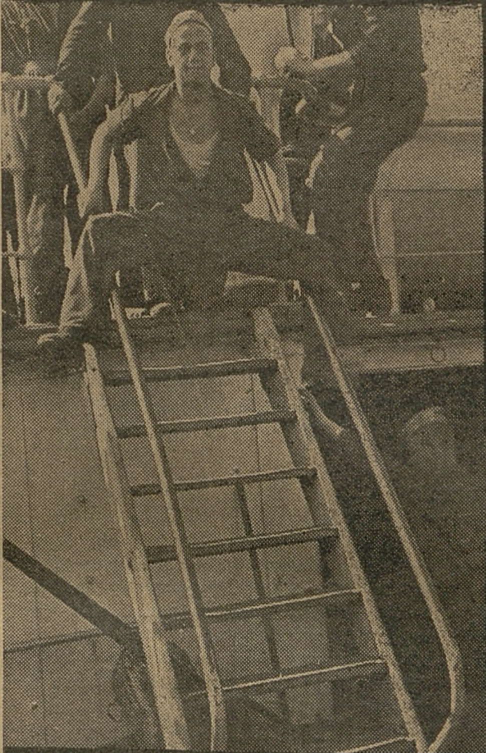


Upłynęły już prawie dwa miesiące jak Jungowie z PCWM zaokrętowani zostali na „Dar Pomorza". I chociaż statek nie opuścił jeszcze swego zimowego leża w Gdyńskiej Stoczni — chłopcy tkwią po uszy w prawdziwej marynarskiej robocie: przygotowują „Dar" do czekających go w lecie rejsów. Zresztą w pierwszy — do Szwecji — popłyną przecież sami. Starają się zatem jak mogą. A robota — jak widać ze zdjęć — rozmaita: malowanie kadłuba i nadbudówek, opukiwanie z rdzy łańcucha kotwicznego, uzbrajanie masztów — słowem — generalne porządki. Komendant statku, kapitan ż. w. Stefan Gorazdowski (zdjęcie na prawo) pilnie obserwuje poczynania przyszłych morskich wilków i jest z nich, zdaje się, zadowolony.

Zdjęcia – K. Komorowski



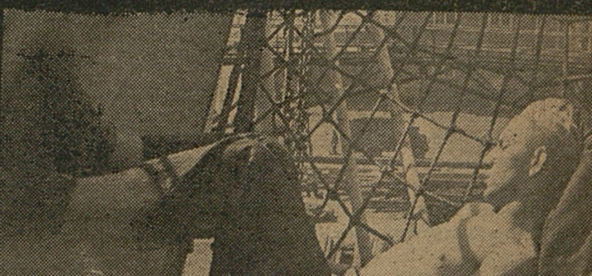


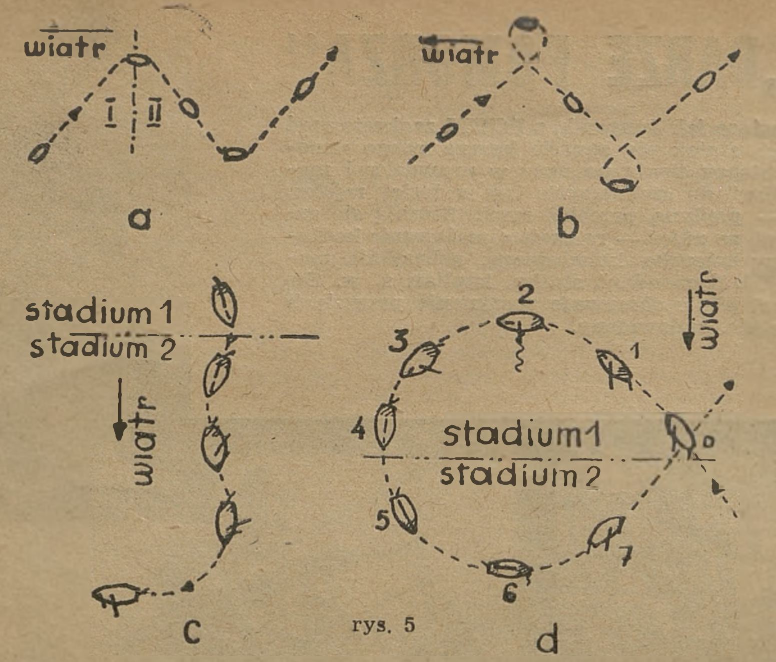












rys. 5

my" fok i przerzucamy ludzi na dziób. Szalupa stanie się przez to nawietrzna. Pomagamy jej sterem, z początku skręcając mało, potem coraz więcej tak, aby w chwili dochodzenia do linii wiatru tworzył on kąt 45 stopni.

Z chwilą przejścia przez linię wiatru, przerzucamy ludzi na rufę, grot luzujemy do łopotu, a fok na środek. Gdy szalupa przejdzie już na drugi hals do bejdewindu, dajemy fok na stronę nawietrzną i gdy złapie wiatr, wybieramy szkoty grota. Po odpadnięciu zdecydowanie od wiatru, dajemy fok na nowy hals. Za wcześnie wybrany fok może nam odrzucić dziób na stary hals.

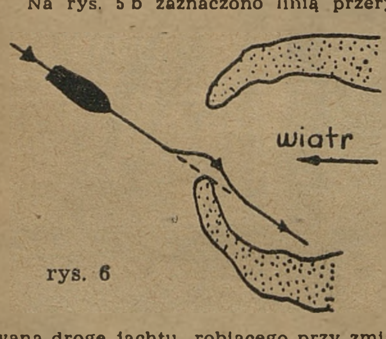
b) Półzwrot.

Na rys. 6 przedstawiony jest sposób wyminięcia przeszkody bez potrzeby wykonania zwrotu. Polega on na tym, że podchodzimy do przeszkody tak, aby mieć jak największą szybkość. Gdy podejdziemy do przeszkody na długość jachtu (nie więcej), zwracamy jacht na wiatr; siłą inercji będzie on w dalszym ciągu posuwał się naprzód. Po wyminięciu przeszkody, kładziemy się na poprzedni hals.

Dzięki półzwrotowi możemy wejść np. do portu bez potrzeby robienia zwrotu. Trzeba jednak stale pamiętać, że jacht musi mieć dużą inercję, aby półzwrot udał się.

c) Zwrot przez rufę.

Na rys. 5 b zaznaczono linią przery-



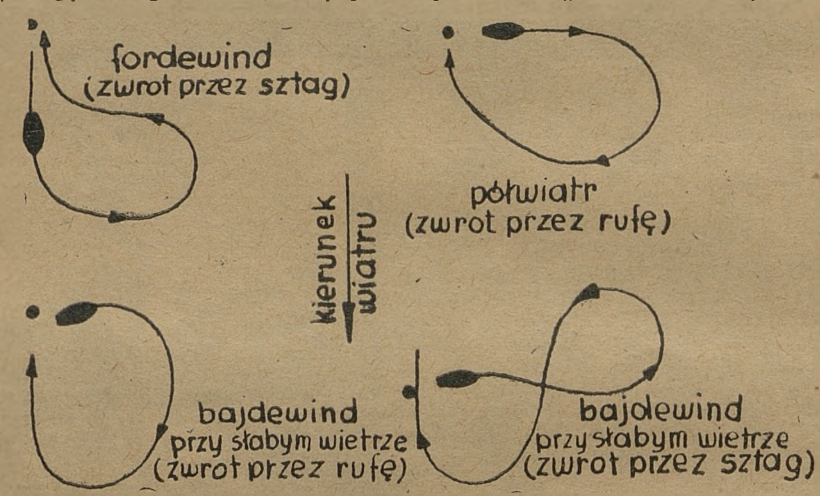
rys. 6

waną drogę jachtu, robiącego przy zmianie halsu zwrot przez rufę. W zwrocie tym odróżniamy, podobnie jak przy zwrocie przez sztag, dwa stadia: pierwsze — aż do momentu, kiedy jacht dojdzie do pozycji fordewind i drugie — po tym momencie.

Wykonać zwrot można rozmaicie, w zależności od tego, jaka jest siła wiatru, ile mamy miejsca do zwrotu, kto siedzi przy sterze itd.

Omówimy taki sposób zwrotu, który można wykonać nawet na jolce przy silnym wietrze pod warunkiem, że mamy dobry ster i silnego sternika.

Przy zwrocie tym zwracamy specjalną uwagę na drugie stadium, a więc pod-



rys. 7

prowadziwszy jacht tyłem do wiatru i złapawszy tylnym likiem wiatr z drugiej strony (moment decydujący) utrzymujemy statek w tej pozycji tak długo, dopóki nie wypuścimy grota do fordewindu. Aby to osiągnąć, grupujemy załogę na rufie, fok dajemy na zawietrzną, a sterem silnie parujemy skłonność łodzi do „zarzucenia" (spowodowaną przez wypuszczenie grota).

Kiedy grot jest już wypuszczony do fordewindu, to kładziemy się na kurs, nie bojąc się już położenia łodzi w pozycji bokiem do wiatru, gdyż grot będzie stawiał bardzo mały opór.

Zwrot ten jednak ma tę wadę, że przy jego wykonaniu potrzeba więcej miejsca, niż przy innych sposobach zwrotu przez rufę. Droga łodzi przy zwrocie tym sposobem będzie wyglądała jak na rys. 5 c.

W pewnych warunkach nie możemy wykonać zwrotu w sposób wyżej podany z powodu braku miejsca. W tym wypadku robimy tzw. zwrot przez rufę o małym promieniu krążenia. Droga jachtu — bo tylko na nim ten zwrot wychodzi dobrze — pokazana jest na rys. 5 d.

d) Zmiana halsu.

Zdarza się często, że płynąc fordewindem np. prawego halsu, napotykamy jakąś przeszkodę (mielizny itp.), którą łatwo moglibyśmy ominąć, gdyby można było skręcić nieznacznie w lewo.

Nie pozwala jednak na to wiatr, gdyż przy lekkim nawet skręceniu bom przeleciałby na drugą stronę, co mogłoby spowodować wypadek albo awarię.

Ponieważ skręcić musimy, a przy tym samym halsie uczynić tego nie możemy, robimy tzw. zmianę halsu. Manewr ten polega na tym, że prawie bez zmiany kursu przenosimy bom na drugą stronę, co umożliwi nam to skręcenie, o którym jest mowa wyżej.

Wykonanie „zmiany halsu" jest podobne do drugiego stadium zwrotu przez rufę przy silnym wietrze. Pamiętać należy, że sternik musi być dobry. Przy słabym wietrze zmiana halsu nie przedstawia specjalnych trudności. Przy zmianie halsu należy pamiętać o odparowywaniu sterem skrętów łodzi i o tym, aby szkoty grota nie zaplątały się, albo żeby bom nie uderzył o wanty.

e) Człowiek za burtą.

Manewr „człowiek za burtą" w praktyce przedstawia się następująco:

Pierwszy z załogi, który zauważy wypadek woła: „Człowiek za burtą" i rzuca w kierunku tonącego (ale tak, aby tonącego nie uderzyć) koło ratunkowe (pas, kule). Obserwator (wyznaczony spośród załogi) obserwuje człowieka, nie biorąc udziału w pracach załogi. Stale melduje, gdzie się pływający znajduje (np. człowiek 2 rumby w prawo i pokazuje to miejsce ręką).

Sam manewr podobny do manewru dochodzenia do boi, z tą różnicą, że musimy podejść do człowieka nie dziobem lecz w pół burty; człowiek ratowany powinien się znaleźć po tej burcie, która była przed chwilą nawietrzną. Przebieg manewru zależy od tego, jakim kursem względem wiatru płynęliśmy.

Schematycznie droga jachtu od wypadnięcia człowieka do podejścia do niego w zależności od kursu, wygląda jak na rys. 7.

Komunikat administracji

Jak zwykle, w czerwcu, przerywamy na okres letni wydawanie „Żeglarza". W następnym roku szkolnym 1948-49, poczynając od września, ukaże się kolejno 10 numerów. Cena w sprzedaży jak i w prenumeracie wynosić będzie 30 zł za 1 egzemplarz.

Na niniejszym, podwójnym numerze „Żeglarza" wszystkim prawie Czytelnikom kończy się prenumerata. Aby uniknąć w jesieni jednoczesnego napływu wielu wpłat na dalszą prenumeratę, co może wywołać pewne opóźnienie w kolportażu wrześniowego numeru — wskazane jest, by Prenumeratorzy już zawczasu przekazywali 120 zł za pierwszy okres (wrzesień, październik, listopad, grudzień 1948) na nasze konto PKO — Gdynia — XI-160.

W ograniczonej ilości posiadamy jeszcze na składzie numery: 1 (maj 46), 2 (czerwiec, lipiec, sierpień 46), 3 (wrzesień 46), 1 (styczeń 47), 2 (luty 47), 5 (maj 47), i 6 (czerwiec 47) po 10 zł za egzemplarz — oraz 8—9 (listopad-grudzień 47), 2 (luty 48), 3 (marzec 48), 4 (kwiecień 48) i 5—6 (maj-czerwiec 48) po 20 zł za egzemplarz. Pozostałe numery są wyczerpane.

Przypominamy, że blankiety PKO wypełniać należy starannie, szczególnie ich lewy odcinek, wypisując czytelnie nazwisko i imię, dokładny adres, a na odwrocie przeznaczenie wpłaty.

ADMINISTRACJA.

Rysunek ten wyjaśnia dostatecznie, jak się zachować ze statkiem w poszczególnym wypadku i jakie zwroty musimy zrobić, aby podejść do tonącego. Podchodząc do tonącego należy pamiętać o straceniu szybkości, gdyż nie tak łatwo jest wyciągnąć człowieka z wody. W razie potrzeby podajemy bosak lub zahaczamy nim za ubranie, albo pod pachę (gdy jest nagi); czasami trzeba, dla ratowania tonącego, aby dobry pływak skoczył (w pasie ratunkowym) na pomoc.

Zasada: niczego nie wolno zaniedbać aby uratować człowieka.

Komendy żeglarskie.

Na jachtach używa się następujących komend:

Komendy przy stawianiu i spuszczaniu żagli:

1. Przygotować fok (grot, bezan itp.) do stawiania.
2. Fok (grot, bezan) staw!
3. Do spuszczania foka (grota, bezanu).
4. Fok (grot, bezan) precz!
5. Grot (fok itd.) zwiń!

Komendy przy odcumowaniu i przycumowaniu:

1. Do odcumowania!
2. Przygotować cumę dziobową, rufową (spring dziobowy, rufowy) — do oddania!
3. Cumę (dziobową, rufową), (spring dziobowy, rufowy) oddaj!
4. Do cumowania!
5. Cumę (dziobową, rufową) załóż! Zamocuj!

Komendy przy odejściu od boi:

1. Dziobowy do cumy!
2. Cumę dziobową przygotować do oddania!
3. Cumę dziobową luzuj! Dość luzować!
4. Cumę dziobową oddaj!

Komendy przy odkotwiczeniu i kotwiczeniu:

1. Do kotwicy!
2. Linę kotwiczną (łańcuch) wybieraj!
3. Meldunek: Kotwica pion!
4. Komenda: Kotwicę rwij!
5. Przygotować kotwicę do rzucenia!
6. Kotwicę rzuć!
7. Linę (łańcuch) luzować! Dość luzować!

Komendy przy zwrotach:

1. Do zwrotu przez sztag! (rufę) — lub: uwaga — zwrot przez sztag! — (rufę).
2. Grota (foka itp.) szkoty luzować, wybierać! (zapowiedź).
3. Grota (foka itp.) szkoty wybieraj! (hasło).
4. Zwrot (ew. na większych statkach: Ruszaj!)
5. Dość wybierać, luzować!
6. Obłożyć! (liny).
7. Ster lewo, prawo (na burtę, określoną ilość stopni, rumbów).
8. Tak trzymać! (oznacza utrzymanie kursu, a nie położenia steru w momencie komendy).

NAJWAŻNIEJSZE PRZEPISY Z TZW. PRAWA DROGI.

Przepisy „prawa drogi" obowiązują wszystkie statki — od małych łodzi do największych transatlantyków.

Światła i sygnały.

Od zachodu do wschodu słońca, w czasie mgły, ulewy i śnieżycy statki muszą palić następujące światła:

1. mała łódź rybacka, żaglówka, mały jachcik: białe światło świecące naokoło horyzontu;
2. żaglowce i jachty — płynące tylko pod żaglami — dwa światła: na lewej burcie czerwone, świecące 10 rumbów (do przodu i 2 rumby poza trawers), na prawej burcie zielone — świecące też 10 rumbów;
3. statki parowe: oprócz świateł burtowych (jak wyżej) palą w zależności od wielkości — jedno lub dwa białe światła na masztach, świecące 20 rumbów (do przodu i po 2 rumby poza trawers) oraz światło białe na rufie, świecące 12 rumbów (do tyłu);
4. statek, nie odpowiadający za swoje ruchy (uszkodzenie maszyn, steru itd.) pali na maszcie 2 czerwone światła, świecące naokoło horyzontu; w dzień wywiesza taki statek dwie czarne kule;
5. statek pilotowy parowy pilota urzędowego —
   a) gdy się posuwa — światła burtowe oraz na maszcie światło czerwone (32 rumby) a nad nim białe (też 32 rumby),
   b) na kotwicy, na posterunku — tylko białe i czerwone światła na maszcie (bez świateł burtowych);
   w dzień bandera pilotowa;
6. statki na kotwicy —
   a) w nocy — białe światło widoczne naokoło (na sztagu); większe statki drugie światło na rufie,
   b) w dzień — czarna kula na sztagu.

Sygnały mgłowe.

1. Statek parowy
   a) posuwający się — jeden dźwięk długi (4—6 sek.) syreną okrętową co 2 minuty,
   b) nie poruszający się: dwa dźwięki długie.
2. Statek żaglowy daje sygnały rogiem mgłowym co 1 minutę:
   a) płynący prawym halsem — jeden dźwięk,
   b) płynący lewym halsem — dwa dźwięki,
   c) płynący pełnym wiatrem — trzy dźwięki.
3. Statek holujący, kablowiec, statek nie odpowiadający za swoje ruchy — jeden dźwięk długi i dwa krótkie (co 2 minuty).
4. Statek na kotwicy — bicie w dzwon przez 5 sekund co 1 minutę.

Wymijanie się statków.

Pierwszeństwo drogi mają:

a) statki nie odpowiadające za swoje ruchy, kablowce przy pracy, traulery i łodzie rybackie w czasie połowu, statki wychodzące z portów w stosunku do wszystkich innych statków; —
b) żaglowce w stosunku do parowców;
c) żaglowiec płynący ostrzej — w stosunku do żaglowca płynącego pełniej;
d) żaglowce płynące jednakowo ostro: lewy hals ustępuje prawemu.

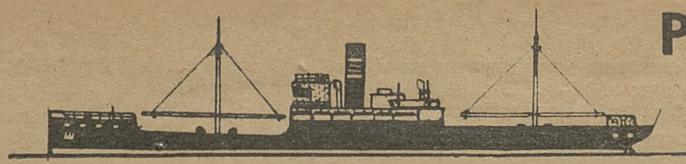
Zasada ogólna: silniejszy pod względem możności manewrowania ustępuje słabszemu. Może być sytuacja, która wymaga, aby mały żaglowiec ustąpił np. „Batoremu" — gdyż temu ostatniemu trudniej manewrować niż małemu jachtowi.

Wskazówka praktyczna: od parowców trzymać się z daleka!

Sygnały wezwania pomocy.

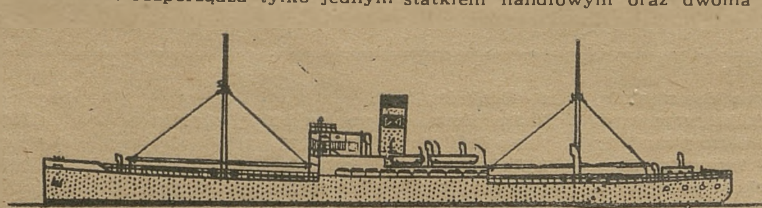
Statek znajdujący się w niebezpieczeństwie i żądający pomocy od innych statków lub z lądu, nadaje (wywiesza) następujące sygnały:

1. Sygnały dzienne:
   a) zestaw „NC" flagami Kodu Międzynarodowego,
   b) jakakolwiek flaga prostokątna z przedmiotem kulistym nad nią lub pod nią.
2. Sygnały nocne:
   a) ogień na statku (płonąca beczka ze smołą, pochodnia itp.),
   b) rakiety gwiaździste wystrzeliwane w krótkich odstępach czasu,
   c) sygnał alfabetem Morse'a „SOS" nadawany „migaczem" (lampą topową).
3. Sygnały dzienne i nocne:
   a) sygnał radiotelegraficzny nadawany alfabetem Morse'a „SOS" (z języka angielskiego: save our souls, co znaczy „ratujcie nasze dusze"),
   b) nieprzerwany dźwięk nadawany przy pomocy rogu mgłowego,
   c) pojedyńcze wystrzały w krótkich odstępach czasu (co 1 minutę)



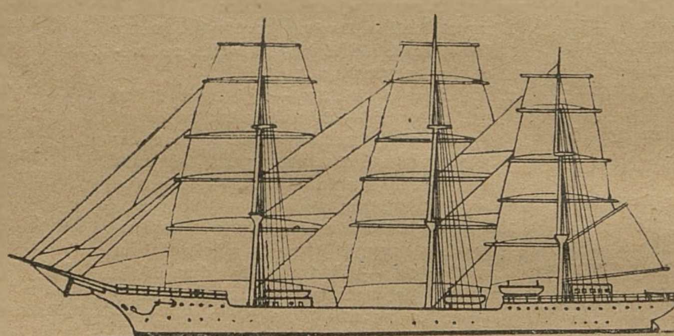
NAROCZ, SPBY, (ex „Pegasos", ex „Harlow"), Bałtycka Spółka Okrętowa, jednostka do towarów masowych, zbud. w r. 1915 na stoczni W. Gray & Co. West Hartlepool (Anglia), 1795 BRT, 881 NRT, 2550 DWT, długość 79 m, szerokość 11 m, zanurzenie 5½ m, parowiec (3 cyl. maszyna tłokowa o potrójnym rozprężaniu), 1010 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 1 pokład, 26 ludzi załogi, zatrudniony w trampingu europejskim (porty Bałtyku, M. Północnego i M. Śródziemnego).

Uwaga: Bałtycka Spółka Okrętowa zwana popularnie ABC od pierwszych liter nazwisk założycieli (Antkowiak, Bartosiak, Cedro) posiadała przed wojną prócz „Naroczy" (zakup. w r. 1939) jeszcze dwa podobne trampy — „Wigry" i „Kromań" (słynny z wojennych wyczynów opisanych w książce Fiedlera „Dziękuję Ci Kapitanie"). Obecnie B.S.O. rozporządza tylko jednym statkiem handlowym oraz dwoma traulerami rybackimi.



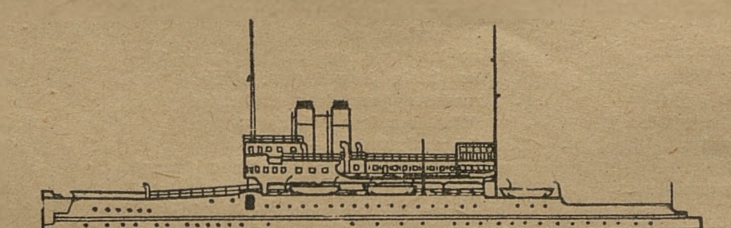
LECH, SPBU, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. (Polbrit), drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbud. w r. 1934 na stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson, New Castle on Tyne (Anglia), 1568 BRT, 790 NRT, 2110 DWT, długość 90 m, szerokość 12½ m, zanurzenie 5 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna, połączona z turbiną na parę odlotową), 1600 KM, 1 śruba, szybkość 12 węzłów, 2 pokłady, znaczna część ładowni posiada urządzenia chłodnicze, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, 12 miejsc pasażerskich, 31 ludzi załogi, obsługuje linię regularną Gdynia—Londyn.

Uwaga: Statek przystosowany do przewożenia m. inn. łatwopsujących się artykułów żywnościowych (np. jaja, masło, bekony, mrożone mięso).



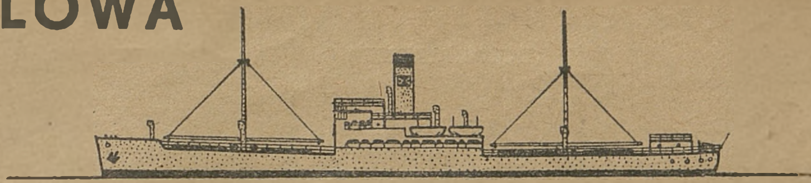
DAR POMORZA, SPCB, (ex „Princess Eitel Friedrich", ex „Colbert"), Ministerstwo Żeglugi, statek szkolny Polskiej Marynarki Handlowej, zbud. w 1909 r. na stoczni Blohm & Voss w Hamburgu (Niemcy), 1561 BRT, 524 NRT, długość 88 m (z bukszprytem), szerokość 12¹/₂ m, zanurzenie 5 m, 3 masztowa fregata o łącznej powierzchni żagli 1926 m² z motorem pomocniczym typu Diesel MAN o mocy 480 KM, 1 śruba, szybkość osiągana przeciętnie pod żaglami 5 węzłów, pod motorem 9 węzłów (szybkość maksymalna osiągnięta pod żaglami — 17 węzłów), 2 pokłady, radar, 150 miejsc dla uczniów, załoga stała 27 osób.

Uwaga: Dawny statek szkolny niemieckiej marynarki handlowej (do końca I wojny światowej). Zakupiony w darze dla Państwa w r. 1929 przez Pomorski Komitet Floty Narodowej. Do roku 1947 był statkiem szkolnym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Obecnie będąc jednostką samodzielną służy zarówno uczniom Szkół Morskich w Gdyni i w Szczecinie jak i uczniom Szkoły Jungów.

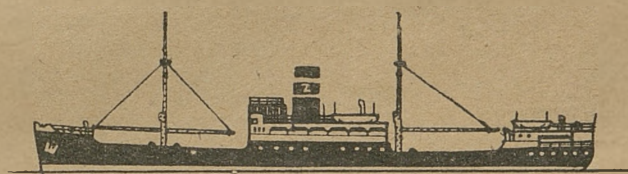


WAZA, znak rozpoznawczy jeszcze nie ustalony, (ex „Mecklenburg", ex „Turgieniew"), Ministerstwo Komunikacji, prom kolejowy, zbudowany w 1903 r. na stoczni F. Schichau w Gdańsku, 1547 BRT, 782 NRT, 400 DWT, długość 86¹/₂ m, szerokość 14 m, zanurzenie 4 m, parowiec (2 maszyny tłokowe 3 cyl. o potrójnym rozprężaniu), 2800 KM, 2 śruby, szybkość 13 węzłów, 2 pokłady, mieści 6—7 pulmanów, dodatkowy ster na dziobie, miejsc pasażerskich w kabinach 38, przewidziany do utrzymania wspólnie z promami szwedzkimi komunikacji na trasie Szczecin — Trelleborg.

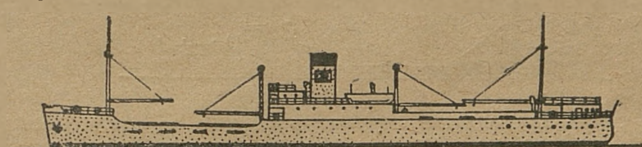
Uwaga: Otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przekazany przez Marynarkę Radziecką we wrześniu 1947 r. Obecnie znajduje się w generalnym remoncie na Stoczni Gdyńskiej.



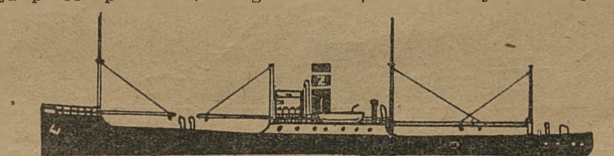
LUBLIN, SPBN, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A., (Polbrit), drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbud. w 1932 r. na stoczni Helsingörs Jernskibs & Maskinbyggerei A. S. w Helsingör (Dania), 1409 BRT, 686 NRT, 1960 DWT, długość 84 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5 m, parowiec (maszyna tłokowa 4 cyl., dwuprężna, systemu Lentza), 1375 KM, 1 śruba, szybkość 11 węzłów, 2 pokłady, znaczna część ładowni posiada urządzenia chłodnicze, 12 miejsc pasażerskich, 30 ludzi załogi, obsługuje linię regularną Gdynia—Hull.
Uwaga: Statek przystosowany do przewożenia m. inn. łatwo psujących się artykułów żywnościowych (jaja, masło, bekony etc.). Siostrzany „Lwów" zniszczony w 1943 r. podczas nalotu niemieckiego na port Bari we Włoszech.



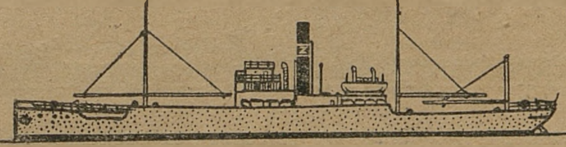
ŚLĄSK, SPAM, Żegluga Polska, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbud. w 1932 r. na stoczni Nakskov Skibsvaerft A. S. w Nakskov (Dania), 1402 BRT, 734 NRT, 1540 DWT, długość 75 m, szerokość 11 m, zanurzenie 5 m, parowiec (maszyna tłokowa, 4 cyl. dwuprężna, systemu Lentza), 1300 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie oraz specjalna budowa przedniej stewy ułatwiająca nawigację wśród lodów (pokazane na sylwetce), 12 miejsc pasażerskich, 31 ludzi załogi, obsługuje linię regularną Gdynia — Rotterdam — Antwerpia.
Uwaga: zbudowany dla obsługi połączeń z Finlandią (wzmocnienia przeciwlodowe). Siostrzany „Cieszyn" zniszczony przez samoloty niemieckie w 1940 r.



LIDA, SPBV, Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polbrit), jednostka do towarów masowych przystosowana do przewozu drzewa, zbud. w r. 1938 na stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle on Tyne (Anglia), 1387 BRT, 771 NRT, 2110 DWT, długość 77 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5 m, parowiec (maszyna tłokowa, 2 cyl., dwuprężna, połączona z turbiną na parę odlotową), 1100 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady (z tego międzypokład jedynie od śródokręcia do rufy), wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, specjalna instalacja przeciwpożarowa, załoga 29 ludzi, zatrudniony w trampingu europejskim.



HEL, SPAO, Żegluga Polska, drobnicowiec, zbud. w 1935 r. na stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle on Tyne (Anglia), 1066 BRT, 503 NRT, 1545 DWT, długość 74 m, szerokość 11 m, zanurzenie 4½ m, parowiec (maszyna tłokowa, 2 cyl., dwuprężna, z turbiną na parę odlotową), 1050 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady, załoga 17 ludzi, do niedawna znajdował się w czarterze islandzkim przewożąc ryby z Islandii do W. Brytanii, ostatnio wrócił do Gdyni i nim obejmie jakąś linię — odbędzie kilka podróży okolicznościowych.
Uwaga: siostrzany „Puck" zatopiony podczas nalotu niemieckiego na Bari w r. 1943. Obecnie na stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson w Newcastle znajduje się w budowie dla Polski jednostka o zbliżonej charakterystyce i sylwetce, która będzie się nazywać „Puck". Wodowanie nowego „Pucka" przewidziane jest na sierpień b. r. a wykończenie na styczeń 1949.

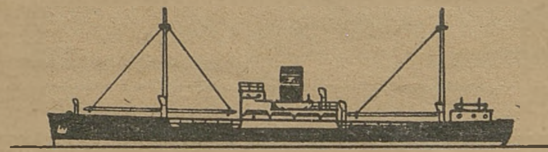


RATAJ, SPFA, (ex „Queen Alexandra", ex „Weichsel"), Żegluga Polska, jednostka do towarów masowych, zbud. w 1906 r. na stoczni Helsingörs Jernskibs & Maskinbyggerei A. S. Helsingör (Dania), 1021 BRT, 602 NRT, 1650 DWT, długość 73 m, szerokość 10½ m, zanurzenie 4½ m, parowiec (maszyna tłokowa, 3 cyl. o potrójnym rozprężaniu), 670 KM, 1 śruba, szybkość 8 węzłów, 1 pokład, (dodatkowy międzypokład w ładowni Nr. 2), załoga 26 ludzi, zatrudniony w trampingu europejskim.
Uwaga: jednostka pogdańska. Otrzymany przez Polskę w 1946 roku.

(Dokończenie na str. następnej)

POLSKA FLOTA HANDLOWA

(DOKOŃCZENIE)



OKSYWIE, SPBX, Żegluga Polska, drobnicowiec, zbud. w 1938 r. na stoczni Crichton-Vulcan A. B. w Abo (Finlandia), 768 BRT, 342 NRT, 1010 DWT, długość 62 m, szerokość 10 m, zanurzenie 4 m, motorowiec (5 cyl. silnik typu Polar-Diesel), 800 KM, 1 śruba, szybkość 10 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, załoga 23 ludzi, obsługuje linię regularną Gdynia — Szczecin — Malmö — Göteborg — Oslo — Kopenhaga.

Uwaga: siostrzane „Rozewie" storpedowane w 1941 r. na Morzu Karaibskim przez niemiecki okręt podwodny.



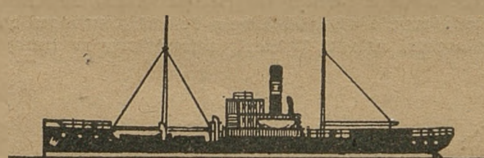
RYSY, znak rozpoznawczy jeszcze nie ustalony, (ex „Blexen"), GAL, zbiornikowiec, wyporność 1700 t, długość 61½ m, szerokość 8½ m, zanurzenie 4 m, motorowiec, 660 KM, 1 śruba, 1 pokład, 8 zbiorników o łącznej pojemności 1250 m^3 płynu.

Uwaga: Poniemiecki wrak wydobyty w r. 1946 z dna portu gdyńskiego. Obecnie znajduje się w końcowym stadium odbudowy na Stoczni Gdyńskiej. Wejście do służby przewidziane na bieżący rok. **Chwilowo brak jeszcze dokładnych danych technicznych.**



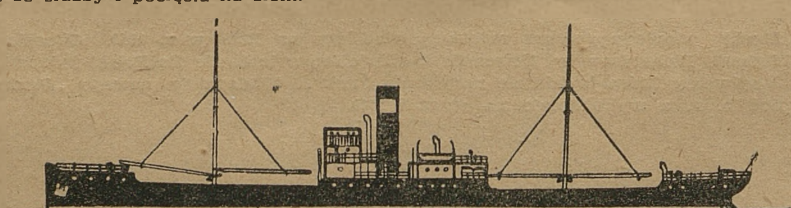
TURNIA, SPAG, (ex „Y-75"), GAL, zbiornikowiec, zbudowany w 1944 r. na stoczni Odenbach Holding Corp., Rochester (U.S.A.), 634 BRT, 430 NRT, 980 DWT, długość 55½ m, szerokość 9 m, zanurzenie 3½ m, motorowiec, (2 motory Diesla 4 cyl.), 700 KM, 2 śruby, szybkość 9 węzłów, 1 pokład, 6 zbiorników na płyn, oraz sucha ładownia o pojemn. ok. 50 ton, załoga 22 ludzi, zatrudniony w przewozie ładunków płynnych na Bałtyku i Morzu Północnym.

Uwaga: zakupiony w 1945 r. z demobilu amerykańskiego.



NYSSA, SPFM, (ex „Newton", ex „Viksten", ex „Wiborg II", ex „Hafnia"), Żegluga Polska, drobnicowiec, zbud. w 1890 r. na stoczni P. Larson, Thorkog (Szwecja), 547 BRT, 360 NRT, 750 DWT, długość 54 m, szerokość 8 m, zanurzenie 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, 3 cyl. trójprężna), 380 KM, 1 śruba, szybkość 8 węzłów, 1 pokład, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, załoga 19 ludzi, obsługuje linię regularną Gdynia—Göteborg.

Uwaga: Jednostka pogdańska. Otrzymana przez Polskę w 1946 roku. Przewidziana jest do wycofania w najbliższym czasie ze służby i pocięcia na złom.

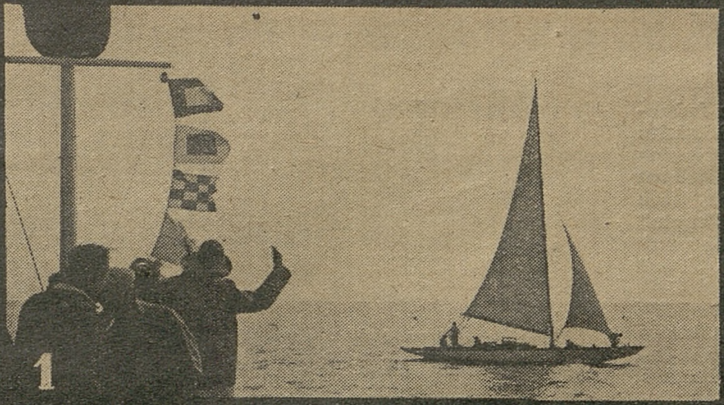


GOPŁO, SPAN, (ex „Royal Exchange", ex „Biarritz", ex „Enon", ex „Vessman", ex „Eros", ex „Illkirch"), armator — Wincenty Bartosiak, Gdynia, jednostka do towarów masowych, zbud. w r. 1898 na stoczni R. Craggs & Sons, Middlesbro' (Anglia), 2263 BRT, 1359 NRT, ok. 3500 DWT, długość 93 m, szerokość 13 m, zanurzenie 5½ m, parowiec (maszyna tłokowa, 3 cyl., trójprężna), 1300 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, 1 pokład, załoga 28 ludzi, przewidziany do obsługi trampingu europejskiego.

Uwaga: zakupiony w listopadzie 1947 r. od władz radzieckich. Znajduje się obecnie w przebudowie na Stoczni Gdyńskiej.

KONIEC.

Jerzy Miciński



Jeden z jachtów pełnomorskich przed startem.



Jachty przybrzeżne przy boi zwrotnej.

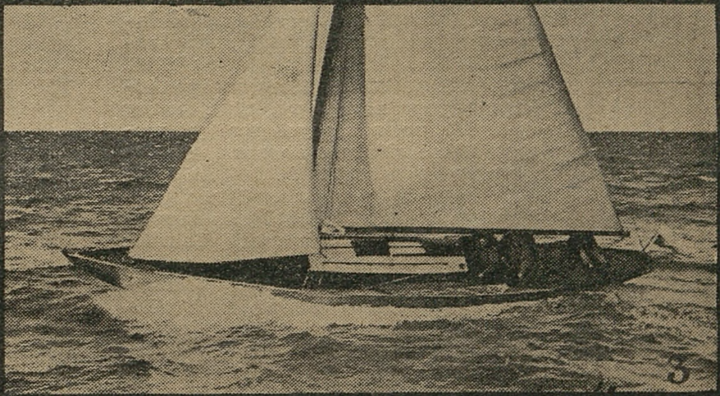
Pierwsze regaty tegoroczne

W drugi dzień Zielonych Świątek w Sopocie odbyły się regaty jachtów, w których wzięło udział ponad 30 jednostek reprezentujących 7 klubów żeglarskich Wybrzeża. Organizatorem regat był Jachtklub ZWM „Zryw"

Jachty pełnomorskie klasowe i turystyczne startowały do wyścigu na trasie Sopot — Hel — Gdynia — Sopot wynoszącej ok. 28 mil morskich. W grupie jachtów klasowych zwyciężył „Sztorm" startujący w barwach Jachtklubu Polski. w grupie jachtów turystycznych — „Marcin" z Jachtklubu „Zryw".

Jednostki przybrzeżne ścigały się w trójkącie zamkniętym mając do przebycia w pięciu okrążeniach ok. 15 mil morskich. W grupie jachtów posiadających ponad 25 m² żagla pierwsze miejsce przypadło „Bosmatowi" z Klubu Sportowego Marynarki Wojennej „Flota".

W grupie poniżej 25 m² żagla zwyciężył jacht „Hanka" z Jachtklubu „Zryw".



Jacht pełnomorski „Komandor" powracający z regat.



Widok ogólny mola sopockiego w dniu regat.

Komunikat dla składających podania do Szkoły Jungów

Znaczny odsetek składanych podań nie odpowiada warunkom formalnym (brak załączników, uwierzytelnionych podpisów, fotografii itp.). Podania takie są odsyłane z powrotem i mogą być rozpatrzone dopiero po uzupełnieniu braków.

Jednym z ważniejszych dokumentów jest świadectwo obywatelstwa, które za niewielką opłatą wydają Starostwa Powiatowe ewentl. Zarządy Miejskie miast wydzielonych.

Dokument ten jest niezbędny do uzyskania książeczki żeglarskiej i dlatego wymaga się go bezwzględnie od kandydatów do Szkoły Jungów.

Jako świadectwo szkolne wystarczy świadectwo z ostatniego półrocza lub zaświadczenie o uczęszczaniu do szkoły, które wyda kierownictwo czy dyrekcja szkoły.

Wśród składających podania zdarzają się kandydaci, którzy nie odpowiadają wymaganiom co do wieku, mając przekroczone 18 lat. Kancelaria PCWM takich podań nie odsyła jeżeli nie zawierają braków. Kandydaci ci zostaną przyjęci na kursy pracy morskiej, na których nie obowiązuje górna granica wieku 18 lat. Jednak nie mają szans na dostanie się do Szkoły Jungów.

DYREKCJA PCWM.

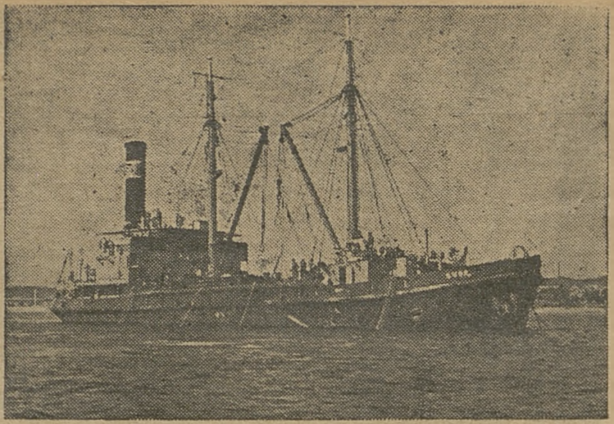
Wydział holowniczo-ratowniczy GAL

(dokończenie ze str. 94)

Gdańskiej. Z ogólnej liczby piętnastu czynnych jednostek — sześć stacjonuje w Gdyni, siedem w Gdańsku a dwa w Szczecinie. Ich nazwy — to nieco śmieszna mieszanka zoologiczno-mitologiczna. I tak w Gdyni pracują: „Żubr" (moc maszyn 1100 KM), „Tytan" (600 KM), „Ursus" (500 KM), „Wilk" (750 KM), „Czapla" (420 KM) i „Dzik" (500 KM); w Gdańsku — „Tarpan" (500 KM), „Bawół" (1100 KM), „Żbik" (710 KM), „Tur" (375 KM), „Cyklop" (480 KM), „Centaur" (650 KM) i „Bizon" (500 KM). W Szczecinie — „Łoś" (500 KM) oraz „Ibis" (500 KM). Z tej gromadki — „Wilk", który jest jednostką przebudowaną przez Niemców na holownik z przedwojennego polskiego parowca żeglugi kabotażowej „Jadwiga" — został ostatnio wydzierżawiony Towarzystwu Żeglugi przybrzeżnej „Gryf" do przewozu wycieczkowiczów na trasie Gdynia—Hel.

Drugim z kolei, obok holownictwa portowego, działem pracy wykonywanym przez wydz. holowniczo-ratowniczy GAL — to HOLOWANIE PEŁNOMORSKIE. Szereg jednostek mających uszkodzone, unieruchomione wzgl. zbyt słabe maszyny napędowe, oraz szereg obiektów pływających, nie posiadających maszyn wogóle — trzeba przeprowadzać od portu do portu, na dużych, oceanicznych nieraz przestrzeniach. Jest to właśnie zadanie holowników pełnomorskich. Pracą tego rodzaju zajmują się u nas w razie potrzeby dwie najsilniejsze z pośród poprzednio wymienionych jednostek „Bawół" i „Żubr". Prócz tego do holowania pełnomorskiego, używany jest statek ratowniczy „Herkules", stacjonujący w Gdańsku. Przy udziale tych właśnie jednostek odholowany został do Anglii sprzedany przez GAL s/s „Kalisz"; one przyprowadziły do naszych portów szereg zakupionych z demobilu barek desantowych i dźwigów pływających, one też przeholują w najbliższym czasie ze Szczecina do Gdańska kadłub „Oliwy", dla wykończenia go na Stoczni Gdańskiej. Dowodem sprawności naszych holowników może być fakt, iż zagraniczni nawet armatorzy zwracają się niejednokrotnie do GAL'u z zamówieniami na holowanie pełnomorskie.

Trzecim zadaniem wydziału holowniczo-ratowniczego GAL jest SŁUŻBA RATOWNICZA. Pełni ją zasadniczo pełnomorski, szybki holownik ratowniczy „Herkules" (1200 KM), zaopatrzony w silne pompy odwadniające i szereg innych urządzeń ułatwiających akcję ratowniczą. Prócz „Herkulesa" czynne bywają w razie potrzeby także inne holowniki, zależnie od ich możliwości, miejsca wypadku i warunków atmosferycznych. Do bardziej znanych akcji ratowniczych przeprowadzanych przez GAL należą m. inn. prace przy ściąganiu osiadłych w latach 1946-47 na mieliźnie statków — norweskiego „Fana", holenderskiego „Pro Patria" oraz szwedzkich „Ceylon" i „Lilly 1". Jedną z ostatnich była, zfilmowana zresztą przez Kronikę Filmową, akcja ściągania na wodę wyrzuconego przez sztorm na brzeg w pobliżu Ustki stateczku szwedzkiego „Orkan". W każdej chwili jednostki wydziału holowniczo-ratowniczego są gotowe do dania pomocy wzywającemu jej statkowi, czy to w porcie czy na pełnym morzu.

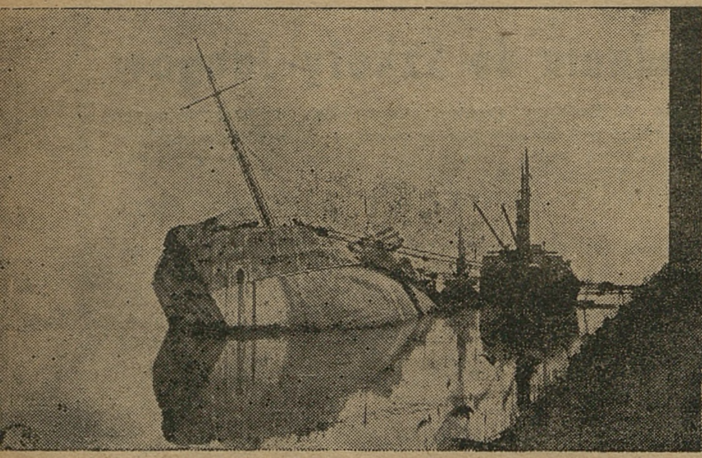


Statek ratowniczy „Smok"

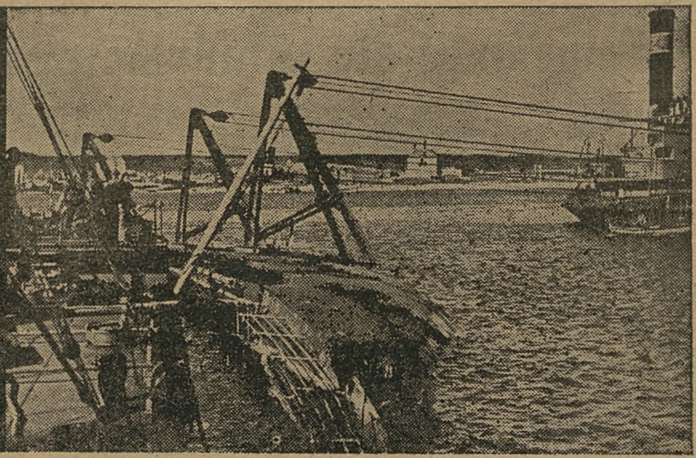
Ostatnim wreszcie zadaniem wydziału holowniczo-ratowniczego GAL jest akcja WYDOBYWANIA ZATOPIONYCH STATKÓW. Zajmuje się tym specjalnie do tego przystosowana jednostka — statek ratowniczy „Smok" (750 KM). „Smok" to przedwojenna polska pływająca stacja bunkrowa „Robur VII". — Niemcy przerobili ją na statek ratowniczy i obecnie po powrocie do kraju statek ten pracuje bardzo pożytecznie przy wydobywaniu dziesiątków wraków zaściełających nasze porty i wody terytorialne. Ze „Smokiem" współpracuje już trzeci rok zaangażowana przez GAL ekipa duńskich specjalistów od wydobywania wraków, mająca do rozporządzenia własny holownik ratowniczy „Aegir" oraz dwa specjalne pontony „Odin" i „Thor". Wśród ważniejszych i bardziej znanych Czytelnikom „Żeglarza" statków wydobytych z dna przez wydz. holowniczo-ratowniczy GAL należy wymienić piękny drobnicowiec m/s „Warta", stateczek żeglugi przybrzeżnej s/s „Wanda", statek „Otto Alfred Müller", kadłub statku „Monte Cassino", fiński statek s/s „Ingerois", który uległ awarii w porcie gdyńskim, zbiornikowiec żelbetonowy „Ulrich v. Finsterwalde" a prócz tego pogłębiarkę ssącą, elewator do bunkrowania statków i dźwig pływający.

Praca wydziału holowniczo-ratowniczego jest może mało efektowna na tle głośnych rejsów „Batorego", czy słonecznych podróży galowskich statków do Ameryki Południowej. Laicy gotowi nawet ją lekceważyć. Niech wezmą jednak pod uwagę to, że rekordowe, z każdym miesiącem wyższe obroty naszych portów, ich bezpieczeństwo, sprężysta obsługa, dobra opinia zagranicą — to w dużej, bardzo dużej mierze zasługa owych niepozornych, nieefektownych jednostek — holowników i statków ratowniczych.

Jotem.



Statek ratowniczy „Smok" w trakcie wydobywania zatopionego pod Świnoujściem poniemieckiego żelbetonowego zbiornikowca „Ulrich v. Finsterwalde".



„Smok" wydobywa przewrócony na burtę parowiec fiński „Ingerois". Na zdjęciu pierwsza część zadania — przywracanie wrakowi normalnej pozycji

KOMUNIKAT

dla kandydatów na kursy pracy morskiej i kurs przodowników

ZWOLNIENIE Z BRYGAD SP

PCWM podaje do wiadomości, że Komenda Główna SP pismem Nr. 4291/XV Mar. 3 z dn. 13. V. 48 — zgodziła się na zwalnianie z II turnusu (lipiec—sierpień) Brygad SP tych junaków, którzy zostaną przyjęci na kursy pracy morskiej PCWM, a należą do jednej z 4 organizacyj młodzieżowych (ZWM, OM TUR, Wici, ZMD).

Odnośne zarządzenia zostały wysłane do Komend Powiatowych SP.

Dla uzyskania zwolnienia należy przedstawić w Komendzie Powiatowej SP zawiadomienie o przyjęciu na kurs PCWM oraz zaświadczenie o należeniu do jednej z 4 organizacyj młodzieżowych.

ZAWIADOMIENIE O PRZYJĘCIU

Zgłoszenia nie odpowiadające wszystkim warunkom (np. brak poświadczenia autentyczności podpisu rodziców) są odsyłane nadawcom i mogą być rozpatrzone dopiero po uzupełnieniu braków, jeżeli wpłyną ponownie do PCWM w terminie przed 5 czerwca. Zawiadomienia o przyjęciu zostaną rozesłane w pierwszej dekadzie czerwca.

ZNIŻKI KOLEJOWE

Wraz z zawiadomieniem o przyjęciu każdy kandydat na kursy pracy morskiej dostanie kartę uczestnictwa, która jest podstawą uzyskania bezpłatnego przejazdu powrotnego do stacji wyjazdu po odbyciu kursu pod warunkiem wykupienia biletu normalnego 3 kl. pociągu osobowego w drodze na kurs i ostemplowania karty uczestnictwa w kasie stacji wyjazdu. Płacąc w jednym kierunku pełną należność a wracając bezpłatnie — uczestnicy korzystają efektywnie z 50% ulgi w przejeździe koleją.

Karta uczestnictwa traci ważność, jeżeli nie zostanie ostemplowana na stacji wyjazdu przy kupnie biletu w drodze na kurs. Kursanci, którzy przeoczą dopełnienie tego warunku — będą musieli opłacić powrót na własny koszt.

TERMIN PRZYJAZDU

Należy bezwzględnie unikać przyjeżdżania na kurs za wcześnie, gdyż ośrodki nie dadzą ani zakwaterowania ani wyżywienia, a tułanie się po obcym mieście czy miejscowości nie należy do przyjemności.

Do ośrodków należy zgłaszać się w poniedziałek rano w dniu rozpoczęcia turnusu, a w wyjątkowych wypadkach — w braku nocnego połączenia kolejowego — w niedzielę wieczorem.

Dla użytku kursantów podajemy następujące wskazówki:

1) Przyjęci do ośrodków Łeba/Gdynia powinni wybierać połączenia osobowymi pociągami nocnymi przychodzącymi wcześnie rano w poniedziałek do Gdyni, skąd o 6.55 jest pociąg do Łeby (przyjazd 10.07). Na stacji na ten pociąg oczekiwać będzie służbowy kursant, który wskaże drogę do ośrodka.

Po tygodniu zajęć w Łebie kursanci przejeżdżają do Gdyni (cena biletu z Łeby do Gdyni 150 zł, które należy mieć ze sobą), skąd po drugim tygodniu następuje odjazd do domów ew. przedłużenie pobytu dla kandydatów do Szkoły Jungów, którzy uzyskają najlepsze oceny — celem dalszej selekcji.

2) Przyjęci do ośrodka Szczecin/Dziwnów winni przybywać nocnymi pociągami na poniedziałek rano do Szczecina. Ponieważ ośrodek położony jest na drugim brzegu Odry — przy nabrzeżu Ewa (koło elewatora), dokąd dojście lądem jest bardzo uciążliwe, na przyjeżdżających w poniedziałek rano oczekiwać będzie nawprost dworca motorówka PCWM w godzinach przyjścia pociągów dalekobieżnych począwszy od 6-tej do 9-tej.

3) Kandydaci do ośrodka w Darłowie muszą obrać takie połączenia, żeby do Gdyni przyjechać w niedzielę przed wieczorem, bo z Gdyni o godz. 21.28 odjeżdża pociąg do Słupska, skąd jest połączenie w nocy do Sławna pociągiem pośpiesznym za dopłatą 60 zł. Pociąg ze Sławna odjeżdża o 5.15 i przyjeżdża do Darłowa 5.57. Na stacji oczekiwać będzie kursant służbowy z ośrodka.

PRZEDŁUŻENIE TURNUSÓW W SZCZECINIE/DZIWNOWIE

Ze względu na wprowadzenie do programu kursu wzorem zeszłego roku wyprawy szalupowej na trasie Szczecin—Dziwnów—Szczecin, co początkowo nie było planowane, czas trwania każdego turnusu zostanie przedłużony do 3 tygodni. Turnus 10 zostanie odwołany. Początek pozostałych turnusów bez zmian.

KURS PRZODOWNIKÓW

Prawo ubiegania się o zwolnienie z II turnusu w Brygadach SP — przysługuje także kandydatom na kurs przodowników. Termin przyjazdu uczestników kursu przodowników w Darłowie ustala się na dzień 5. VII. rano, wg wskazówek jak dla kursu pracy morskiej. Przyjazd uczestników kursu przodowników w Gdyni ustala się na poniedziałek rano dnia 28. VI. (I turnus) i 2. VIII. (II turnus).

Zawiadomienia o przyjęciu będą rozesłane w początkach czerwca.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE PODCZAS UBIEGŁEJ WOJNY

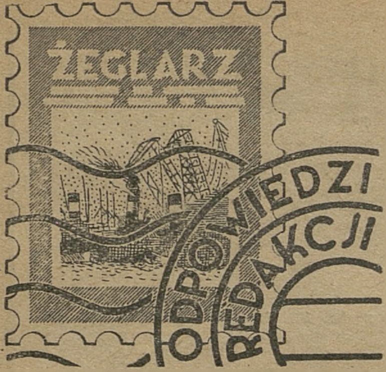
(dokończenie ze str. 95)

do gotowych kadłubów w całości, już po próbach tak, że montaż ich nie zabierał wiele czasu.

Poza prefabrykacją i spawaniem elektrycznym — szybką i masową produkcję jednostek handlowych umożliwiała także daleko posunięta standaryzacja. Budowano pewną ograniczoną ilość uniwersalnych typów statków z jednakowych znormalizowanych części i identycznym sposobem. Do roku 1944 na stoczniach przeważał typ „Liberty", stanowiąc 65—70% ogólnej produkcji. Statki typu „Liberty" miały tonaż ok. 10,8 tys. DWT i były przystosowane do przewożenia różnorodnych ładunków wojennych. Tłokowa maszyna napędowa pozwalała im na osiąganie szybkości 9—10 węzłów. Dzięki nim zażegnana została krytyczna sytuacja w transporcie morskim aliantów. Począwszy od 1944 ilość będących w budowie statków „Liberty" znacznie się zmniejsza. Typ ten staje się przestarzały, tym bardziej że w miarę polepszania się sytuacji wojennej coraz więcej zabiera czasu armatorom troska o to co zrobić z tysiącami nieekonomicznych Liberty po wojnie: Do obsługi regularnych linii oceanicznych nie nadają się z racji małej szybkości a dla linii gdzie szybkość nie odgrywa roli, mają za duży tonaż i za duże zanurzenie. Z tego powodu w r. 1944 pierwsze miejsce wśród nowobudowanych statków zajmuje typ „Victory" posiadający dzięki silnym turbinom — znacznie większą szybkość (13—16 węzłów). Równolegle z Victory poczęto budować duże serie doskonalych już statków typu C1, C2, C3, C4, P2 itd. konstruowanych z myślą o racjonalnym wykorzystaniu ich w czasie pokoju.

Obok Stanów Zjednoczonych prefabrykację i standaryzację w budownictwie okrętowym zastosowały również Anglia i Kanada. Produkcja statków w Wielkiej Brytanii aczkolwiek ilościowo nie da się porównać z osiągnięciami amerykańskimi — wykazała również w obliczu wojny znaczną prężność. Przy tym statki budowane seryjnie w Anglii były nagół nieco lepiej wykonane od amerykańskich (np. typ „Empire" odpowiednik „Liberty"). Również Niemcy oraz Japończycy usiłowali zorganizować u siebie seryjną produkcję statków handlowych opartą o wzory amerykańskie. Standartowe jednostki typu „Hansa" produkowała podczas wojny m. inn. stocznia „Odra" w Szczecinie (wśród nich s/s „Oliwa").

Doświadczenia w budownictwie okrętowym osiągnięte podczas minionej wojny znalazły znaczne zastosowanie w obecnym przemyśle stoczniowym. Przede wszystkim nitowanie jest coraz bardziej wypierane przez spawanie elektryczne. Następnie metoda budowy statku polega obecnie na przygotowywaniu możliwie dużych, samodzielnych fragmentów konstruowanej jednostki pod dachem, w warsztacie. Na pochylni następuje jedynie montaż. Jest to zatem również prefabrykacja, choć nie w takim zakresie.



Edward Sarna, Oliwa-Jelitkowo. Sądzimy, iż najlepiej będzie, gdy sami zjawicie się któregoś dnia między 8.00 a 15.00 w Redakcji i obejrzycie posiadane przez nas rysunki żaglowców z XV wieku. Kol. Woźniak, który prowadzi w „Żeglarzu" dział modelarstwa okrętowego — chętnie Wam to ułatwi. A więc — czekamy.

Władysław Sokol, Łódź. Owszem, Litwa miała przed wojną niewielką flotę handlową, m. inn. statki litewskie zawijały do Gdyni. Niestety, nie rozporządzamy danymi cyfrowymi co do jej wielkości. Pozdrowienia.

W. Z. z Myszkowa. Po skończeniu P. L. B. O. najlepiej jest kontynuować naukę w ramach zdobytej specjalności, a więc na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Można iść także na każdą inną Politechnikę.

Z. Z. Kraków. Obawiamy się, że ze słabym wzrokiem nie uda się Wam przebrnąć przez komisję lekarską. Warunki dla wzroku: VL i VP = 1,0. Lekarz będzie wiedział, co to znaczy.

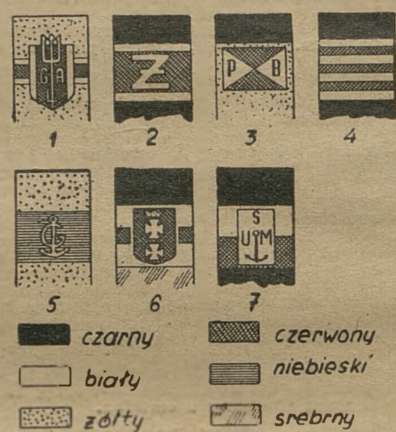
Ryszard Bulski, Kamienica Polska. Obecnego adresu Jarosława Królikiewicza nie znamy. Nazwy żagli i lin wymienione przez Was są w dalszym ciągu na „Darze Pomorza" używane.

T. B. Katowice. Owszem, pięciomasztowe żaglowce, aczkolwiek już bardzo nieliczne, istnieją. Maszty noszą kolejne nazwy: fokmaszt, (fore-mast), grotmaszt (main-mast), mitelmaszt (middle-mast), krojcmaszt (mizzen-mast) i bezanmaszt (jigger-mast). Żagle przybierają nazwy od odpowiednich masztów np. górny grotmarsel, krojcbramsel etc. Istnieje również polska nomenklatura masztów i żagli ale w praktyce jeszcze nie przyjęła się. Kandydując do P. L. B. O. musicie ukończyć kurs pracy morskiej PCWM bez względu na posiadane stopnie żeglarskie PZŻ. Wzajemne pozdrowienia.

Stefan Sadowski, Łuczany. Nie macie racji. Piccard jest z całą pewnością Szwajcarem.

„WP." Wrzeszcz. Następny numer „Żeglarza" ukaże się dopiero we wrześniu. „Rysy" miały wejść do służby w kwietniu lecz termin ten opóźnił się jakoby o trzy miesiące. Bliższych danych o tym statku nie możemy, mimo wielokrotnych prób, ustalić. „Nyssa" ma jeszcze tylko dwa rejsy do odbycia — potem idzie na złom. Sądzimy, że zastąpi ją „Warmia", która przybędzie do kraju w lipcu lub w sierpniu. Wg danych Z. S. P. pierwszy węglorudowiec spłynie na wodę w listopadzie b. r., drugi w grudniu, trzeci w lutym 1949, czwarty w lipcu, piąty w sierpniu, a szósty w październiku. Wykończone mają być kolejno — w czerwcu, lipcu, wrześniu, grudniu 1949, styczniu oraz w lutym 1950. O ile nam wiadomo — kwestia uruchomienia przez GAL linii regularnej na Daleki Wschód jest jeszcze w stadium projektów i studiów.

Piotr Cieklińskl, Łódź. „Roburów" było pięć (prócz „Robura VII" — dawnej stacji bunkrowej, obecnego statku ratowniczego „Smok"). W czasie wojny nosiły one nazwy wzięte z trylogii Sienkiewicza. „Zagłoba" (Robur VIII) zatonął na Atlantyku w 1943 r., prawdopodobnie storpedowany. „Zbaraż" (Robur VI") zginął od miny magnetycznej w 1940 r. „Częstochowa" (Robur V) zatonęła również od miny magnetycznej w 1941 r. Pozostałe dwa „Robury" ocalały lecz do kraju nie wróciły. „Kromań" rozbił się w czasie sztormu na skale — już po wojnie zresztą. „Lewant II" i „Lewant III" były z chwilą wybuchu wojny w budowie na stoczniach belgijskich. Niemcy je wykończyli dostosowując do swoich potrzeb. Jeden podobno zatonął, a o drugim niema żadnych wiadomości. Dział „Polska Flota Handlowa", który zasadniczo zakończyliśmy w bieżąc. „Żeglarzu", będziemy stale uzupełniali nowymi odcinkami w miarę przybywania świeżo zakupionych, wyremontowanych czy wybudowanych jednostek. Po wakacjach planujemy omówienie w podobny sposób floty przybrzeżnej, rybackiej i pomocniczej. Niektóre odznaki armatorskie podajemy poniżej. Są to: 1) GAL, 2) Żegluga Polska, 3) Polbrit, 4) B. S. O., 5) „Gryf", 6) Żegluga Gdańska, 7) Szczeciński Urząd Morski (Ministerstwo Żeglugi). Odznaka armatorska



Ministerstwa Komunikacji (dla promu „Waza") nie jest jeszcze ustalona. Przesyłamy Wam wzajemne pozdrowienia.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA

(dokończenie ze str. 96)

Niezależnie od żeglugi pasażerskiej „Gryf", przy pomocy parowca „San" (ok. 130 BRT), utrzymuje kabotażową linię towarową Szczecin — Świnoujście. Dla uruchomienia takiej komunikacji na trasie Szczecin — Gdańsk (z zawijaniem do wszystkich leżących na tej linii portów) przewidziany jest statek „Narew" (ok. 300 BRT), znajdujący się w odbudowie na Stoczni Gdańskiej.

„Żegluga Gdańska" eksploatuje szereg połączeń wyłącznie na obszarze Zatoki Gdańskiej. I tak s/s „Aleksandra" (200 BRT, 365 pasażerów) wznowi w pierwszych dniach czerwca regularne rejsy na trasie Gdańsk — Sopot — Gdynia — Jastarnia. S/s „Krystyna" (100 BRT, 150 pasażerów) pływa z Gdyni na Hel. Komunikację pomiędzy Helem a Gdańskiem i Sopotem utrzymuje s/s „Danuta" (100 BRT, 100 pasażerów). W budowie znajduje się m/s „Wanda" (150 BRT, 160 pasażerów), która po ukończeniu pracować będzie na trasie Gdańsk — Sopot — Orłowo — Gdynia — Jastarnia. Chlubą „Żeglugi Gdańskiej" jest piękny turbinowiec pasażerski „Panna Wodna" (800 BRT, 650 pasażerów) przerabiany na Stoczni Gdańskiej z poniemieckiego trałowca. Statek ten osiąga szybkość 17 węzłów, podczas gdy pozostałe jednostki „Żeglugi" robią od 8 do 10 mil morskich na godzinę. Po ukończeniu „Panna Wodna" będzie pływać na linii Gdańsk — Sopot — Orłowo — Gdynia — Jastarnia — Hel. Przewidziane jest także używanie jej do wycieczek zagranicznych.

Prócz żeglugi przybrzeżnej „Żegluga Gdańska" utrzymuje wewnętrzną komunikację portową w Gdyni i Gdańsku przy pomocy tramwajów wodnych. Na trasie Gdańsk — Nowy Port pływają „Maria", „Irena" i „Janusz". Gdańsk z Siankami łączy „Eugenia". W Gdyni od Cukroportu do Pagedu kursują „Natalia" i „Teresa".

Zarówno „Gryf" jak i „Żegluga Gdańska" mają opracowane plany dalszej rozbudowy posiadanych flotylli i projekty uruchamiania nowych linii. Stocznia Gdańska rozpocznie wkrótce budowę serii statków dla pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej, zamówionych przez „Gryf".

Wszystkie te plany są uzależnione jednak od tego, czy Społeczeństwo przekona się do żeglugi przybrzeżnej, jako taniego, przyjemnego i wygodnego środka komunikacji oraz turystyki, zapewniając uruchomionym liniom należytą frekwencję. Swoboda w używaniu morza dla celów komunikacyjnych i handlowych jest zasadniczą cechą narodów morskich. Naszym dążeniem jest stać się jednym z nich.

J. M.

ZDJĘCIA: K. Komorowski, S. Izdebski, J. Uklejewski, A. Pluciński, E. Zdanowski, Foto-Elite, SIB.
RYSUNKI: S. Woźniak, A. Pluciński, S. Sierecki, M. Pluciński.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20.
W-11475

Druk. Z. G. „P.W." Gdynia 5. 48. 10.000. Nr 657